PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X



36
SKRZYDLATA POLSKA
● (1971) ● 1989-09-03 CENA 250 zł

NUMER SPECJALNY Z OKAZJI
50 ROCZNICY
WOJNY OBRONNEJ 1939



PZL-37B ŁOŚ

Z LOTU PO KRAJU

ŚWIĘTO LOTNICTWA '89

W dniach 19 i 20 sierpnia br. odbyły się w Poznaniu centralne obchody Dni Lotnictwa Polskiego. Z tej okazji do stolicy Wielkopolski przybyli liczni seniorzy polskiego lotnictwa wojskowego, w tym weterani II wojny światowej. 19 sierpnia br. w auli Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu odbył się uroczysty koncert, w którym wystąpili artyści zespołu reprezentacyjnego Wojsk Lotniczych Eskadra. Na program złożyły się recytacje, piosenki i utwory poetyckie. Występom towarzyszyła orkiestra. Tego dnia grupa dziennikarzy Klubu Publicystów Lotniczych otrzymała medale Zasłużonemu dla Lotnictwa. Wieczorem natomiast odbyły się spotkania koleżeńskie.

20 sierpnia w godzinach przedpołudniowych przybył z Warszawy wiceminister obrony narodowej gen. broni **Antoni Jasiński** wraz z towarzyszącymi osobami. Po odebraniu raportu dowódcy kompanii reprezentacyjnej Wojsk Lotniczych witał się z przybyłymi na uroczystości seniorami i weteranami lotnictwa wojskowego. Obecni byli m.in.: płk **Bolesław Cetens**, płk **Edward Chromy**, płk **Edward Głąb**, gen. **Józef Kowalski**, płk **Wacław Król**, gen. **Jerzy Łagoda**, płk **Stefan Łazar**, płk **Witold Łokuciewski**, gen. **Henryk Michałowski**, płk **Roman Operacz**, gen. **Jan Raczkowski**, gen. **Stanisław Skalski**, płk **Stefan Witorzenć**. Powitaniu towarzyszył dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Tytus Krawczyc**. Defilada przy dźwiękach Marsza Lotników zakończyła tę część uroczystości.

Następnie zwiedzano wystawę techniki lotniczej. Zaprezentowano na niej sprzęt lotniczy, w który wyposażone jest lotnictwo wojskowe i cywilne. Wystawiono m.in. samoloty odrzutowe Lim-6, MiG-21, MiG-23, MiG-29. Następnie w sali tradycji Wojsk Lotniczych odbyło się wręczenie tytułów honorowych Zasłużonego Pilota PRL, medali Zasłużonemu dla Lotnictwa, białej broni bocznej z dedykacją oraz statuetek Ikara. O 11:00 rozpoczął się wielki festyn lotniczy. W czasie żołnierskiego obiadu gen. dyw. pil. Tytus Krawczyc mówił o tradycji i polskim lotnictwie współczesnym. Gen. broni Antoni Jasiński w imieniu ministra obrony narodowej przekazał zebranym lotnikom żołnierskie pozdrowienia oraz życzenia wszelkiej pomyślności.

Tegoroczne Święto Lotnictwa uświetniły pokazy lotnictwa wojskowego i cywilnego. Oglądało je kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców Poznania i kraju.

*

Uroczystości z okazji Dni Lotnictwa Polskiego odbyły się w jednostkach Wojsk Lotniczych, Wojsk OPK, lotnictwie Marynarki Wojennej, aeroklubach, a także w harcerskich drużynach lotniczych.

WYRÓŻNIENIA Z OKAZJI ŚWIĘTA LOTNICTWA

Za wybitne zasługi w lotnictwie Sił Zbrojnych PRL prezydent PRL **Wojciech Jaruzelski** wyróżnił 8 oficerów lotnictwa tytułem honorowym Zasłużony Pilot Wojskowy Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Otrzymali je: płk pil. **Józef Brodowski**, kmdr por. pil. **Witold Guz**, płk pil. **Klaudiusz Jamrożak**, ppłk pil. **Eugeniusz Janczewski**, płk pil. **Janusz Kamiński**, ppłk pil. **Stanisław Kopacz**, ppłk pil. **Jan Kostkowski**, ppłk pil. **Jacek Tuteja**.

W dowód uznania za ofiarną służbę i pracę dowódca Wojsk Lotniczych wyróżnił: białą bronią boczną — płk. pil. **Henryka Ptaszyńskiego** oraz płk. **Tadeusza Bilskiego**; statuetką Ikara — ppłk. pil. **Janusza Tomczyka** i ppłk. pil. **Tadeusza Kuziorę**; medalem Zasłużonemu dla Lotnictwa — gen. bryg. pil. dr. **Jerzego Gotowałę**, gen. bryg. **Kazimierza Szeląga**, płk. pil. **Stefana Stranca**, płk. rez. **Edmunda Burmistrza** oraz płk. **Jerzego Kaniewskiego**.

Uroczystość odbyła się 20 sierpnia br. w Sali Tradycji Wojsk Lotniczych w Poznaniu.

WYRÓŻNIENIA DLA SPORTOWCÓW

Komitet do spraw Młodzieży i Sportu przyznał odznaki Zasłużonego Mistrza Sportu kolejnym sportowcom lotniczym: **Januszowi Darosze, Ryszardowi Michalskiemu, Wacławowi Nyczowi** i **Włodzimierzowi Skalikowi.** Natomiast medale pamiątkowe Zasłużonemu dla lotnictwa przyznane przez dowódcę Wojsk Lotniczych otrzymali: **Andrzej Osowski, Wacław Nycz, Edward Popiołek** i **Włodzimierz Skalik.** Wyróżnienia 21 sierpnia br. w siedzibie Aeroklubu PRL wręczyli: sekretarz generalny APRL płk dypl. pil. **Henryk Boroń** oraz dyrektor do spraw szkolenia i sportu płk dypl. pil. **Henryk Kącik.**

JANUSZ DAROCHA SAMOLOTOWYM MISTRZEM ŚWIATA

Późnym wieczorem w niedzielę 20 sierpnia powróciła z Danii ekipa polska, uczestnicząca w Skive na Półwyspie Jutlandzkim w VIII Samolotowych Mistrzostwach Świata w Lataniu Precyzyjnym. I tym razem polscy piloci odnieśli pełny sukces, chociaż poziom rywali zagranicznych wyraźnie się podniósł, a sportowa walka była bardzo wyrównana. Najgroźniejszym dla naszych pilotów okazał się reprezentant CSRS Lubomir Stovicek, który prowadził po dwóch konkurencjach nawigacyjnych, przed piątką Polaków. O końcowych rezultatach zadecydowała konkurencja lądowań.

Mistrzem świata po raz pierwszy został dotychczasowy dwukrotny brązowy medalista **Janusz Darocha** — 80 punktów karnych. Tytuł wicemistrzowski obronił **Włodzimierz Skalik** — 126 pkt., a brązowy medal zdobył **Ryszard Michalski** — 134 pkt. Najlepszy z pilotów zagranicznych — 4 miejsce — okazał się **František Cihlař** (CSRS) — 141 pkt. Obrońca tytułu, dwukrotny mistrz świata **Wacław Nycz** mając 149 pkt. zajął 5 miejsce. Następni w klasyfikacji byli: 6. **Petr Touzimsky** (CSRS) — 168 pkt., 7. **Zbigniew Chrząszcz** (Polska) — 170 pkt., 8. **Miloš Fiala** (CSRS) — 201 pkt., 9. **Andreas Marko (NRD)** — 229 pkt., 10. **Antonin Kazda** (CSRS) — 230 pkt. W wyniku ostatniej konkurencji na 11. miejsce spadł wspomniany na początku **L. Stovicek.**

Wyniki zespołowe: 1. Polska — 340 pkt., 2. CSRS — 510 pkt., 3. Szwecja — 989 pkt., 4. NRD — 1 310 pkt., 5. Szwajcaria — 1 442 pkt., 6. Dania — 1 454 pkt.

Startowało 83 pilotów z 20 państw. Sklasyfikowano 17 zespołów trzyosobowych i 81 pilotów indywidualnie.

TOMASZ RUBAJ MISTRZEM EUROPY JUNIORÓW

Jak nas poinformowała Adela Dankowska po powrocie z Francji niespodziewanym sukcesem Polaka zakończyły się I Szybowcowe Mistrzostwa Europy Juniorów, które odbyły się w Cambrai, w dniach 29 lipca — 13 sierpnia br. Tytuł mistrzowski w klasie standard zdobył **Tomasz Rubaj,** startując na nowym polskim szybowcu SZD-55. Nasz reprezentant wygrał dwie z siedmiu rozegranych konkurencji i pokonał 30 rywali. Drugi z naszych młodych pilotów, **Marian Mitka** zajął 24 miejsce. Latał na Jantarze Standard 3.

AKROBACI BEZ SAMOLOTÓW

Jak się dowiedzieliśmy po powrocie ekipy polskiej do kraju, tylko szczęśliwemu zbiegowi okoliczności należy zawdzięczać, że Marek Chmiel wyszedł cało z opresji podczas awarii Zlina-50 w trakcie Samolotowych Mistrzostw Europy w Akrobacji na Węgrzech (Bekecsaba, 4—14 sierpnia br.). Był to jedyny samolot, jaki miała do dyspozycji nasza czteroosobowa reprezentacja. Na szczęście gospodarze udostępnili polskim pilotom swego Zlina-50.

Wyniki mistrzostw: 1. **Nikołaj Nikiciuk,** 2. **Jurij Kairis,** 3. **Wiktor Lapenas** (wszyscy ZSRR). Miejsca Polaków: 14. **Witold Chodorowski** (jako jedyny z naszych reprezentantów startował w osiemnastoosobowym finale, zajmując w nim ostatnie miejsce), 23. **Marek Chmiel,** 25. **Janusz Kasperek,** 31. **Zbigniew Żurek.**

Zespołowo: 1. ZSRR, 2. Francja, 3. Szwajcaria, 4. Węgry, 5. CSRS, 6. Polska, 7. NRD, 8. Włochy.

W klasyfikacji indywidualnej startowali piloci 12 państw.

ARTUR BUDKIEWICZ I PIOTR KRZECIESSA SZYBOWCOWYMI MISTRZAMI POLSKI JUNIORÓW

Zaledwie cztery krótkie konkurencje zdołano rozegrać podczas tegorocznych Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów, które odbyły się w dniach 5—18 sierpnia w Lisich Kątach. Wyniki: klasa klubowa — 1. **Artur Budkiewicz** (Aeroklub Białostocki) — 1 392 pkt.; 2. **Alina Szmuc** (A. Grudziądzki) — 1 148 pkt., 3. **Beata Rusiecka** (A. Stalowowolski) — 1 143 pkt.; klasa standard — 1. **Piotr Krzęciessa** (A. Leszczyński) — 1 310 pkt.; 2. **Piotr Zięba** (A. Ziemi Zamojskiej) — 1 297 pkt.; 3. **Wiktor Koźlik** (A. Ostrowski) — 1 268 pkt.

MEDALE IM. MENETA

W dniach 18—20 sierpnia br. w Aeroklubie Warszawskim na Babicach odbył się III Zlot Amatorów i Konkurs Konstrukcji Lotniczych, im. Józefa Meneta.

W kategorii A za najlepszą konstrukcję uznano motolotnię Pulsar **Zdzisława Sznapki.** Wyróżnienia otrzymali: **Mirosław Rodzewicz** za konstrukcję prototypu systemu holowania lotni i **Janusz Karasiewicz** za konstrukcję wózka motolotni.

W kategorii B najwyżej oceniono Poloneza M **Zygmunta Gołąba** i **Leszka Planetarza.** Wyróżnienie przyznano **Bogusławowi Mamcarzowi** i **Wiesławowi Zbroji** za zmiany konstrukcyjne, poprawiające własności lotno-eksploatacyjne samolotu Experimental. Zwycięzcy w obydwu kategoriach otrzymali nowo wybite Medale im. Józefa Meneta autorstwa Wiktorii Czechowskiej-Antoniewskiej oraz nagrody po sto tysięcy złotych ufundowane przez dyrektorów Instytutu Lotnictwa i PZL Warszawa Okęcie.

ŚMIERĆ KRZYSZTOFA WYSKIELA I MISTRZOWSKI TYTUŁ JERZEGO MAKULI

Tragiczny wypadek miał miejsce 20 sierpnia br. podczas III Mistrzostw Świata w Akrobacji Szybowcowej w Hockenheim (RFN). W czwartej konkurencji podczas wyprowadzenia z przewrotu, przy prędkości 250—280 km/h w Kobuzie 3, pilotowanym przez reprezentanta Polski **Krzysztofa Wyskiela,** na wysokości 350 m urwało się prawe skrzydło. Szybowiec zaczął wykonywać gwałtowne beczki. 50 m nad ziemią urwało się drugie skrzydło. Pilot zrzucił kabinę, ale nie zdążył już wyskoczyć. Kadłub z pilotem w środku roztrzaskał się o ziemię. Krzysztof Wyskiel zginął na miejscu. Przyczyny wypadku bada specjalna komisja. Organizatorzy przerwali mistrzostwa, a kierownictwo ekipy polskiej wycofało naszych reprezentantów z imprezy. Ponadto zakazano wykonywania lotów na Kobuzach 3, na których oprócz Polaków startowali także reprezentanci innych państw. Po pewnym czasie kierownictwo mistrzostw, w porozumieniu z przedstawicielami ekip uczestniczących w imprezie oraz Międzynarodową Federacją Lotniczą (FAI) postanowiło kontynuować mistrzostwa, natomiast do indywidualnej decyzji każdego pilota pozostawiono jego dalszy udział w imprezie. Po kolejnych dyskusjach ostatecznie jednak zmieniono tę decyzję i postanowiono zakończyć mistrzostwa, zgodnie bowiem z regulaminem mogą być one uznane po trzech rozegranych konkurencjach. Tak więc mistrzem świata, po raz trzeci, został reprezentant Polski **Jerzy Makula,** który w trzech konkurencjach zdobył 7 707,3 pkt. Srebrny medal wywalczył niespodziewanie także Polak, **Józef Solski** — 7 569,8 pkt. Następne miejsca zajęli: 3. **Hubert Jaentsch** — 7 427,2 pkt., 4. **Peter Hermann** (obaj RFN) — 7 359,7 pkt., 5. **Tadeusz Mężyk** — 7 352,6 pkt., 6. **Krzysztof Wyskiel** (obaj Polska) — 7 332,2 pkt.

W pozostałych dniach przewidzianych na mistrzostwa rozegrano Zawody Międzynarodowe im. Krzysztofa Wyskiela dla tych zawodników, którzy wyrazili na to chęć.

„SKRZYDLATA POLSKA" ZA 250 ZŁ

Z przykrością zawiadamiamy Czytelników, że począwszy od bieżącego numeru egzemplarz „Skrzydlatej Polski" kosztuje 250 zł. Nowa cena, która nadal nie pokrywa deficytu tego czasopisma, jest wynikiem wzrostu kosztów wydawniczych.

Przepraszamy.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **USA.** 30 lipca o 11:40 z lotniska w Renton leżącego w pobliżu fabryki Boeinga w Seattle wystartował do pierwszego lotu Boeing 737-500. Trwający 2 godziny i 10 minut lot rozpoczął serię intensywnych prób samolotu w powietrzu. Opinia kapitana Jima McRobertsa i II pilota Kena Higginsa po tym pierwszym locie była zgodna. Samolot potwierdzając założenia konstrukcyjne, okazał się łatwy w pilotażu i bardzo stateczny; osiągnięto maksymalną prędkość Ma=0,89. Homologacja samolotu przez FAA oczekiwana jest w lutym 1990 po zakończeniu wszystkich testów, w tym 350 godzin prób w locie. Pierwsze dostawy nowej maszyny dla linii lotniczych rozpoczną się w marcu 1990. Na liście klientów Boeinga jest już 18 użytkowników B.737-500; łącznie zamówili oni już 153 maszyny tego typu. W Europie użytkownikami B.737-500 będą m.in. Lufthansa, Air France, Sabena, Aer Lingus, GPA.

Boeing 737-500 jest najmniejszą maszyną z całej rodziny produkowanych obecnie B.737. Jest zaledwie o 25 cm dłuższy niż pierwszy wielkoseryjnie produkowany B.737-200, ale zużywa o 20 proc. mniej paliwa przy ciągu silników o 25 proc. większym. Zasięg wynosi ponad 4 800 km, dzięki czemu samolot nadaje się zarówno na trasy krótkie, wewnątrzkrajowe, jak i średniodystansowe. Wyposażenie w dodatkowe zbiorniki paliwa wydłuża zasięg do 5 552 km. Krótki rozbieg pozwala B.737 korzystać z lotnisk lokalnych. Może zabierać od 108 pasażerów w konfiguracji dwóch lub trzech klas, 122 pasażerów w klasie turystycznej aż do 132 pasażerów w lotach czarterowych. Samolot wyposażony jest w dwa silniki CFM56-3 produkcji CFM International (General Electric i SNECMA). Każdy z silników daje 89 kN ciągu. B.737-500 wyposażony w te silniki jest jednym z najcichszych samolotów odrzutowych na świecie.

Niektóre dane techniczne i eksploatacyjne: rozpiętość — 28,9 m, długość całkowita — 31,0 m, długość kadłuba — 29,8 m, wysokość — 11,1 m, szerokość kabiny — 3,5 m, pojemność pokładu towarowego — 23,3 m^3. Silniki — CFM-56-3B1, ciąg — 88,9 kN. Max. masa startowa (zależnie od wersji) — od 52 390 do 60 550 kg, pojemność zbiorników — 20 105 dm^3, (ze zbiornikami dodatkowymi) — 23 170 dm^3. Zasięg (zależnie od wersji) — od 2 590 do 5 552 km, długość pasa startowego — 1 615 m.

● **NRD/RFN.** W końcu lipca podpisano porozumienie o tymczasowej regularnej komunikacji lotniczej między NRD a RFN, która na razie obowiązuje do końca października br. Pierwszy rejs wykonał 10 sierpnia z Frankfurtu n. Menem do Lipska samolot zachodnioniemieckiej Lufthansy, która lata na tej trasie dwa razy w tygodniu. Enerdowski Interflug natomiast lata dwa razy w tygodniu z Lipska do Düsseldorfu.

● **WIELKA BRYTANIA.** W RAF dopuszczono po raz pierwszy do szkolenia kobiety na pilotki wojskowe. Pierwszymi uczennicami są Sue Bruce-Smith i Helen Cohluca.

● **ChRL.** W Szanghaju rozbił się 15 sierpnia samolot An-24 należący do Zarządu Lotnictwa Cywilnego ChRL (CAAC). Zginęło 33 pasażerów i wszyscy członkowie załogi. Samolot, lecący z Szanghaju do administracyjnego centrum prowincji Ciangsi-Nanczang, zaraz po starcie wpadł do rzeki.

● **AUSTRALIA.** 15 km na południe od Alice Springs doszło po 06:00 do tragicznej katastrofy balonu wycieczkowego, który odbywał godzinny przelot nad pustynią tzw. czerwonego serca Australii. Zginął pilot i 12 turystów. Przyczyną katastrofy był nagły podmuch wiatru, w wyniku czego nastąpiło zderzenie z innym podobnym balonem wycieczkowym, który wyszedł z tego bez szwanku. Natomiast pierwszy balon gwałtownie poleciał w dół — zaczęła mu się rozdzierać powłoka, która zwinęła się. Wraz z koszem i załogą balon runął na ziemię.

● **ZSRR.** Jeden z moskiewskich portów lotniczych Bykowo, użytkowany przez 25 lat w komunikacji regionalnej, poddany zostanie modernizacji.

● **ChRL/PORTUGALIA.** Angielsko-portugalskie konsorcjum, w skład którego wchodzą linie lotnicze LÁR TAP Air Portugal, Jardine oraz British Airport wyasygnowało 12 mln dolarów na budowę nowego międzynarodowego portu lotniczego w Macao, którego koszt całkowity ma wynieść 500 mln dolarów. 25 procent tej sumy pokryją miejscowe władze chińskie. Nie wiadomo jeszcze kto da resztę?

● **FRANCJA.** Zakłady Aerospatiale w Tuluzie otrzymają w grudniu br. nową halę produkcyjną przeznaczoną wyłącznie dla samolotów A.330/340.

● **RFN.** Szkoła pilotów Lufthansy w Bremie użytkuje od pewnego czasu dwa wynajęte samoloty treningowe Fantrainer z napędem turbowentylatorowym, produkcji siostrzanych zakładów MBB Rhein-Flugzeugbau. Chodzi o sprawdzenie możliwości wykorzystania tego typu maszyn do szkolenia pilotów komunikacyjnych.

● **NRD.** 15 sierpnia samolot sportowy z rejestracją zachodnioniemiecką, pilotowany przez 51-letniego Klausa Dietera Herke naruszył przestrzeń powietrzną NRD w okręgu Rostock. Samolot został zmuszony do lądowania przez obronę powietrzną NRD. Po wyjaśnieniu okoliczności incydentu pilot został wydalony do Berlina Zachodniego, gdzie stale mieszka. NRD złożyło protest w urzędzie kancelarskim w Bonn.

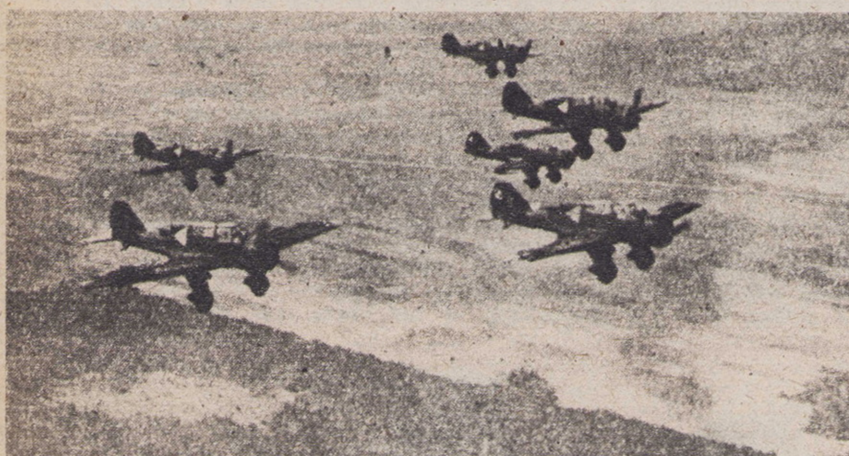
● **RFN.** W fachowej prasie zachodnioniemieckiej przypomniano, że pięćdziesiąt lat temu — 27 sierpnia 1939 — rozpoczęła się era samolotów odrzutowych. W tym dniu bowiem odbył się pierwszy lot samolotu Heinkel He 178 z pierwszym silnikiem odrzutowym, konstrukcji młodego niemieckiego fizyka, dr. Hansa Joachima Papsta von Ohain. Von Ohain ma dziś 77 lat i mieszka w Dayton w stanie Ohio w USA.

● **AUSTRALIA.** W rekordowym locie non stop z Londynu do Sydney samolot Boeing 747-400 należący do australijskich linii lotniczych Qantas przeleciał trasę 18 tys. km w czasie 20 godzin 9 minut. B.747-400 o nazwie „City of Canberra" był specjalnie zatankowany i leciał bez obciążenia. Miał na pokładzie tylko 24 osoby bez bagażu oraz... piłkę do krykieta jako podarunek dla premiera Australii z ostatniego meczu W. Brytania—Australia. Poprzedni rekordowy przelot bez lądowania samolotu pasażerskiego należał również do samolotu Boeing 747, ale w wersji SP, który przeleciał 16 500 km z Seattle (USA) do Kapsztadu (RPA).

● **USA/EUROPA.** Koncerny: amerykański McDonnell Douglas i zachodnioeuropejski Airbus Industrie konsultują się w sprawie ewentualnego podjęcia wspólnych prac nad projektem nowego dużego samolotu komunikacyjnego dalekiego zasięgu, który mógłby zabierać do 450 pasażerów i byłby konkurencyjny dla Boeinga 747. Mówi się, że nowy typ samolotu o tymczasowych symbolach AMD-311 miałby mieć kadłub samolotu MD-11 i skrzydła z aerobusu A.330.

● **WIELKA BRYTANIA.** Trwają przygotowania do angielsko-radzieckiego, czterodniowego przelotu balonowego z Bristolu do Leningradu we wrześniu br. Niemałą sensację tego przelotu stanowi fakt, że weźmie w nim udział jako pilot znany radziecki kosmonauta Herman Titow, który przeszkolenie balonowe przeszedł w brytyjskich zakładach Cameron.

Lotniczy wrzesień 1939



1 września 1939 o świcie, salwy z dział pancernika Schleswig-Holstein i detonacje bomb Luftwaffe spadających na miasta i osiedla, oznajmiły narodom zbrojną napaść Niemiec na Polskę i początek II wojny światowej.

Polska walcząca w osamotnieniu, pozbawiona pomocy sojuszników, uległa olbrzymiej przewadze liczebnej i technicznej napastnika. Umocnienia armii polskiej, rozrywane pancernym taranem i niszczone ustawicznymi nalotami bombowców 1 i 4 Floty Powietrznej Luftwaffe, kolejno pękały mimo zaciekłej i bohaterskiej obrony. Wkroczenie 17 września 1939 Armii Czerwonej na ziemie polskie wydatnie przyspieszyło klęskę militarną II Rzeczypospolitej.

W tej tak nierównej walce miało znaczący udział lotnictwo polskie. Mimo znacznie mniej licznego i starszego sprzętu, bez możliwości jego uzupełnień, jednostki lotnicze zadawały napastnikowi dotkliwe straty. Siedemnastego dnia wojny z rozkazu Naczelnego Dowództwa, w szykach lub pojedynczo, pieszo czy też różnymi środkami lokomocji, ewakuowali się lotnicy, by kontynuować walkę.

Poniższe tabele ilustrują stosunek sił walczących stron.

I. STAN POKOJOWY (MAJ 1939) PERSONELU LOTNICZEGO

a) POLSKA[1]

ofic., pchor., podofic., służba zasadnicza	w tym	
	personel latający	personel naziemny[2]
9 246	3 676	1 134

[1] wraz z wojskami balonowymi
[2] oficerowie służby st., rezerwa, st. spocz., posp. rusz., pchor., zaw. i rez. (134)

W wyniku przeprowadzonej częściowej mobilizacji rezerwy oraz dobrowolnego stawiennictwa personelu latającego i technicznego rezerwy, oficerów w stanie spoczynku i pospolitego ruszenia, ogółem personel osobowy lotnictwa polskiego wynosił około 16 000 ludzi.

b) NIEMCY[3]

rodzaj	oficerowie ok.	podoficerowie ok.	szeregowi ok.
lotnictwo	4 800	44 000	80 000
artyleria przeciwlotnicza	2 100	10 000	79 000
łączność lotnicza	300	2 000	38 000
ogółem Luftwaffe	7 200	56 000	197 000

[3] w skład niemieckich sił powietrznych wchodziły: artyleria przeciwlotnicza oraz oddziały łączności lotniczej.

Po mobilizacji sił powietrznych III Rzeszy Niemieckiej liczyły one ok. 9000 oficerów oraz 260 000 podoficerów i szeregowych.

c) ZSRR

Brak bliższych danych. Według szacunkowych ustaleń polskiego Sztabu Głównego, personel wojsk lotniczych Armii Czerwonej wynosił ok. 300 000 oficerów, podoficerów i szeregowych.

II. SAMOLOTY (STAN POKOJOWY) — MAJ 1939[4]

a) POLSKA

samoloty	POLSKA	NIEMCY[5]
myśliwskie	160	456 /409/
bombowe	86	810 /682/
bombowe nurkujące	-	366 /300/
bombowe szturmowe	-	40 /30/
rozpoznawcze /F/	64	133 /128/
rozpoznawcze /H/	84	288 /219/
ogółem	394	2 093 /1 768/

[4] „Bellona", zeszyt 9 z 1942

Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że lotnictwo polskie miało na wyposażeniu samolotów:

w jednostkach bojowych — 55%
w rezerwie — 12%
w szkolnictwie — 14%
(oraz ok. 400 samolotów np. PWS, RWD i in., użytkowanych w szkolnictwie lotniczym)
w remontach — 19%

Tak znaczna liczba samolotów w szkolnictwie lotniczym świadczy o wielkim wysiłku rozbudowy kadrowej polskiego lotnictwa.

b) NIEMCY

W oparciu o dane zawarte w opracowaniach niemiecko-zachodnich historyków można przyjąć, że siły pokojowe Luftwaffe wynosiły w maju 1939:

samoloty:
bombowe — ok. 1 100
bombowe nurkujące — ok. 280
myśliwskie — ok. 670
myśliwskie ciężkie — ok. 350
rozpoznawcze (H) — ok. 320
rozpoznawcze (F) — ok. 200
transportowe — ok. 400
morskie — ok. 130

ogółem ok. 3 450

H — bliski zasięg, F — daleki zasięg

Należy podkreślić, że znaczna liczba samolotów bojowych Luftwaffe była na dobrym poziomie technicznym (konstrukcja, osiągi, uzbrojenie).



Kpt. pil. Witalis Nikonow — dowódca 31 eskadry rozpoznawczej — wykonał we wrześniu 1939 na rzecz Armii KARPATY 4 loty na bombardowanie kolumn zmechanizowanych nieprzyjaciela. Powyżej z lewej: samoloty PZL-23B Karaś w szyku bojowym.

III. STAN SAMOLOTÓW BOJOWYCH 1 WRZEŚNIA 1939

[5] W. Schumann, G. Hass „Deutschland in zweiten Weltkrieg"

rodzaj lotnictwa	typ	ogółem	w tym			
			jednostki bojowe	rezerwa	szkolne	remonty
myśliwskie	P.11	175	140	5	-	30
	P.7	105	30	10	40	25
rozpoznawcze	Karaś A	35	-	-	25	10
	Karaś B	170	120	10	5	35
bombowe	Łoś	61	36	20	-	5
	Zubr	15	-	5	10	-
obserwacyjne	R-XIII	150	55	30	30	35
	Czapla	60	40	10	-	10
ogółem		771	421	90	110	150

W nawiasach podano liczby samolotów użytych przeciwko Polsce.

KALENDARIUM

(31 sierpnia — 4 października 1939)

31 sierpnia

Przesunięto jednostki bojowe lotnictwa polskiego z lotnisk pokojowych na lądowiska operacyjne. Na skutek niewłaściwego przygotowania lotnisk na węźle lubelskim — oba dywizjony Łosi z konieczności przeleciały na lotniska szkolne Ułęż i Podlodów.

1 września

Wybuch wojny polsko-niemieckiej. Luftwaffe zaatakowała Warszawę oraz inne miasta polskie. Piloci Brygady Pościgowej osłaniającej stolicę, zniszczyli po ciężkich walkach 16 samolotów. Por. pil. Jan Borowski zestrzelił nad lasem Kabackim Me 109 pilotowanego przez ppłk. Rudolfa Henschke, byłego zastępcę dowódcy „Legionu Condor" w Hiszpanii. Łącznie z zestrzałami pilotów lotnictwa armijnego zniszczono 29 samolotów Luftwaffe. Dywizjony Brygady Bombowej nie startowały. Natomiast załogi rozpoznawcze i obserwacyjne latały intensywnie oraz ustalały kierunki głównego natarcia wojsk nieprzyjaciela. Duże straty poniosła 26 eskadra wyposażona w R-XIII. Podczas bombardowania bazy Puck zginął kmdr. por. Edward Szystowski, dowódca Morskiego Dywizjonu Lotniczego.

2 września

Lotnictwo niemieckie po dużych stratach z większą ostrożnością atakowało Warszawę. Nie udało się Luftwaffe zniszczyć polskich jednostek bojowych na lotniskach pokojowych. Z tym większą intensywnością bombardowano bezbronne miasta, nie strzeżone przez OPL zakłady przemysłowe i bazy lotnicze w Warszawie, Poznaniu, Krakowie i Toruniu. Tragiczny w skutkach, bez militarnego efektu był atak z lotu niskiego 141 eskadry na oddziały Wehrmachtu posuwające się szosą Gruta—Łasin. Poległo 3 pilotów, w tym dowódca III/4 dywizjonu toruńskiego, kpt. pil. Florian Laskowski. W tym samym czasie 142 eskadra zestrzeliła 7 samolotów niemieckich w rejonie Torunia. Także dużym sukcesem zakończyły się tego dnia starty pilotów III/3 dywizjonu poznańskiego — 5 zniszczonych samolotów wroga. VI dywizjon bombowy lekki rozpoczął działalność bojową atakując kolumny XVI Korpusu Pancernego gen. Ericha Hoepnera. Zwycięska bitwa III/6 dywizjonu lwowskiego nad Widzewem. Lotnictwo rozpoznawcze i obserwacyjne — samotnie bez osłony myśliwskiej — wykonało zlecone zadania.

3 września

Anglia i Francja wypowiedziały wojnę III Rzeszy. Piloci Brygady Pościgowej prowadzili zacięte walki powietrzne w obronie Warszawy. Por. pil. Arsen Cebrzyński zestrzelił por. Berentsa z byłego „Legionu Condor", który zaatakował opadającego na spadochronie kpt. pil. Zdzisława Krasnodębskiego. II dywizjon bombowy lekki stracił 7 załóg, bombardując niemieckie związki pancerne w rej. Pławno—Radomsko. Po raz drugi 24 eskadra, oprócz rutynowych zadań, bombardowała niemieckie oddziały w rej. Jabłonka-Podwilk-Chabówka. Ogółem zestrzelono 18 samolotów.

DOKOŃCZENIE NA STR. 6, 7 i 11

PZL P.11a/c

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

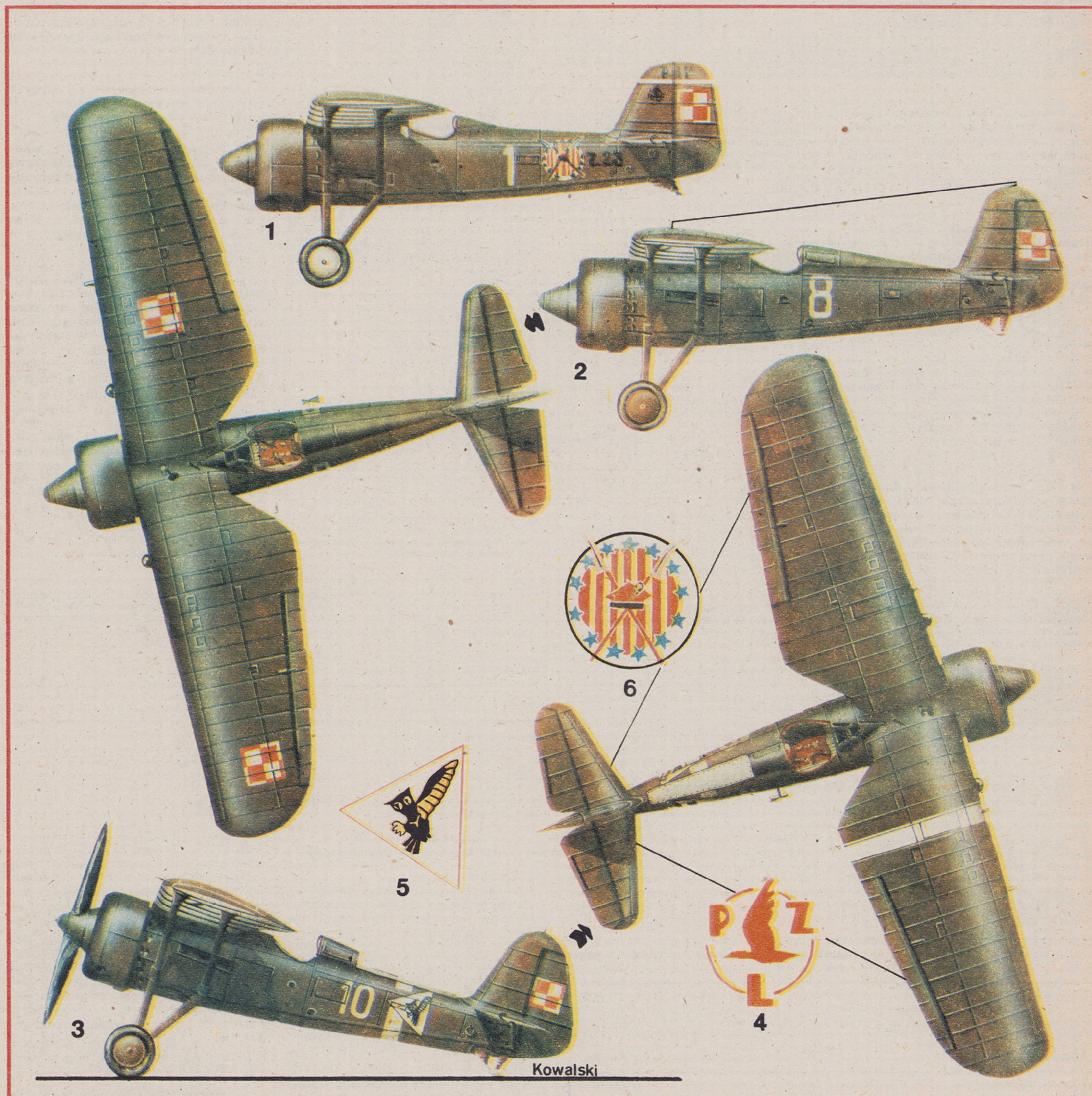
Polskie samoloty PZL P.11 stanowiły w 1939 sprzęt przestarzały, przewyższający jedynie samoloty niemieckie zwrotnością oraz co okazało się ważne w działaniach wojennych — dobrymi własnościami przy użyciu z lotnisk polowych.

Wbrew wielu rozpowszechnianym poglądom o zniszczeniu polskiego lotnictwa na ziemi, praktycznie żaden samolot P.11 należący do jednostek bojowych nie został zniszczony na ziemi i od pierwszych minut wojny mogły one brać udział w walkach z siłami przeciwnika.

P.11 wprowadzony został do produkcji w 1934 i produkowany był do 1936. Naprawy i modernizacje części samolotów w latach 1937—1939, polegające na instalacji dodatkowo 2 k.masz. w płacie oraz radiostacji na ok. 1/3 posiadanych samolotach, zmniejszyły ich wartość bojową (spadek prędkości egzemplarzy z 4 k.masz. i radiostacją). Jeżeli do tego dodamy naturalne zużycie płatowców na skutek kilkuletniej eksploatacji i związane z tym pogorszenie własności, to stanie się jasne, jak wielki wysiłek włożyli piloci latający we wrześniu 1939 na tym typie samolotu. Zestrzelili oni łącznie 147 samolotów niemieckich przy stratach własnych 96 samolotów. Łupem pilotów P.11 padały nie tylko samoloty bombowe czy rozpoznawcze (choć te były głównym celem działań), ale także samoloty myśliwskie Bf 109 i Bf 110.

TABLICA BARWNA

1. PZL P.11a nr 7.23 dowódcy 111 eskadry myśliwskiej kpt. pil. Gustawa Sidorowicza. Samolot ten został zestrzelony podczas walki jaką stoczyła 111 eskadra 1 września w godzinach popołudniowych. Kpt. Sidorowicz, nim został zestrzelony, sam zestrzelił Bf 109. Samolot w standardowym malowaniu: khaki / jasnoniebieski.
2. Samolot PZL P.11c nr ? z zamalowanym godłem eskadry. Prawdopodobnie samolot należał do jednej z eskadr dywizjonu z 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Wygląd odtworzono na podstawie zdjęcia samolotu zdobytego przez Niemców. Malowanie standardowe.
3. Samolot PZL P.11c nr 8.70 należący do 113 eskadry myśliwskiej. Samolot w wyniku walk miał uszkodzoną owiewkę na kadłubie, którą zdjęto, a otwór załatano prowizorycznie blachą. Samolot w malowaniu standardowym.
4. Znak firmowy Państwowych Zakładów Lotniczych.
5. Godło 113 eskadry.
6. Godło 111 eskadry.



Spotkania z Gustawem Sidorowiczem uważam za niezwykłe i pouczające. Są one znakomitą lekcją patriotyzmu, umiłowania lotnictwa i Ojczyzny. Kim był 1 września 1939? Kapitanem pilotem i dowódcą 111 kościuszkowskiej eskadry myśliwskiej, której tradycje sięgają 1918 i która zapisała się złotymi zgłoskami w dziejach polskiego lotnictwa wojskowego.

OBOWIĄZEK wobec Ojczyzny

W OCZEKIWANIU NA WROGA

W drugiej połowie sierpnia 1939 kpt. Gustaw Sidorowicz oraz kpt. pil. Juliusz Frey — dowódca 114 eskadry myśliwskiej — otrzymali polecenie przygotowania lotnisk polowych w Zielonce i Poniatowie. Figurowały one w planach mobilizacyjnych. Zgodnie z tajnymi wytycznymi ich ujawnienie mogło nastąpić na krótko przed wybuchem wojny. Lotnisko zlokalizowano między skrajem młodego sosnowego zagajnika, a drogą wiodącą do pobliskiej wsi Kobylak. Po przybyciu na miejsce kpt. Sidorowicz najbardziej zmartwił się tym, że na równym, trochę piaszczystym i porosłym rzadką trawą lądowisku brak było naturalnych warunków do zamaskowania samolotów dywizjonu. Mimo protestów wojskowego komendanta tego rejonu oraz leśniczego polecił wyciąć ponad tysiąc sosen, które wkopywano w wyznaczone przez kapitana miejsca. W ten sposób uformowano pozorowane kępy drzew, które zamaskowały stanowiska postoju samolotów myśliwskich. O tym, że kpt. Sidorowicz wykonał zadanie idealnie świadczy fakt, iż mjr pil. Eugeniusz Wyrwicki, szef sztabu Brygady Pościgowej, nie umiał wykryć obecności samolotów dwóch eskadr oraz personelu dywizjonu. Rozpoznał z powietrza jedynie pojedyncze wysepki sosen. Także podczas postoju eskadr w okresie wojny, Luftwaffe nie wykryła ich stanowiska polowego.

Na tydzień przed napadem niemieckim na Polskę każda z eskadr myśliwskich Brygady Pościgowej wystawiała klucz alarmowy, gotowy do natychmiastowego startu i walki. Piloci pełnili dyżury w kabinach samolotów po cztery godziny. Czekali na ewentualny rozkaz wzniesienia się w powietrze i otworzenie ognia do nieprzyjaciela. 30 sierpnia dowódcy eskadr otrzymali rozkaz odlotu na lotniska polowe: do Poniatowa i Zielonki. Po południu 30 sierpnia kpt. Sidorowicz i dowodzona przez niego 111 eskadra kościuszkowska odleciała do Zielonki. Tam wraz ze 112 eskadrą zakwaterowała się w pobliskiej wsi. Brygada Pościgowa na dwa dni przed wybuchem II wojny światowej opuściła Warszawę.

Wieczorem 31 sierpnia dowódca trzeciego dywizjonu myśliwskiego (111 i 112 eskadra) kpt. pil. Zdzisław Krasnodębski, na zwołanej odprawie powiedział m.in.: „Bez względu na to, czy jutro rozpocznie się wojna, czy też nie, zarządzam alarm dla całego dywizjonu, wyznaczam pobudkę na godzinę trzecią rano. Natomiast od godziny czwartej wszyscy piloci muszą być gotowi do walki".



Gustaw Sidorowicz

Kpt. Sidorowicz wstał przed 03:00 1 września 1939 i dopilnował wykonania wydanych wcześniej rozkazów. Na kilka minut przed 04:00 eskadra była gotowa do walki. „Czekaliśmy — wspomina dzisiaj Gustaw Sidorowicz — mijała minuta za minutą i nie nadchodziła żadna wiadomość ze sztabu Brygady Pościgowej. Wreszcie około 05:00 zaterkotał telefon. Otrzymaliśmy meldunek, że wyprawa niemiecka leci z bombami na Warszawę. Przypuszczenia okazały się prawdą — rozpoczęła się wojna."

WALKA POWIETRZNA

Wkrótce dywizjon otrzymał rozkaz startu do pierwszego lotu bojowego. Piloci 111 eskadry, a następnie 112 eskadry, polecieli w kierunku na Legionowo—Nasielsk. Szybko osiągnęli wysokość 3000 m. Wtedy zauważono kilkadziesiąt Heinkli-111. Pierwsi zaatakowali jednak piloci eskadr 113 i 114, którzy wcześniej wystartowali z Poniatowa. Zaczajeni wyżej od lecącej wyprawy niemieckiej przystąpili do jednoczesnego ataku. Gdy pierwsze Heinkle zaczęły się palić i spadać ku ziemi, pozostałe zaatakowały eskadry 111 i 112. Niemcy nie mający osłony myśliwskiej, zawracali i zrzucali bomby na pola i lasy. Zestrzelono osiem Heinkli. Na Warszawę nie spadły bomby.

Drugi lot bojowy kpt. Sidorowicz wykonał po 17:30. Jego klucz myśliwski przepędził kilka pojedynczych samolotów bombowych, które zawróciły na północ. Po wylocie spoza chmury kłębiastej kapitan zauważył dwa Me 109. Pierwszy z nich zaatakowany przez niego zadymił i pod ostrym kątem poleciał w dół. Wtedy kpt. Sidorowicz podniesiony na duchu otworzył ogień do drugiego Me 109; ten jednak dostrzegł Polaka i uciekł z jego celownika. Role się zmieniły. Teraz kapitan był ostrzeliwany przez samolot niemiecki. Nie mógł śledzić Niemca, ponieważ był atakowany od strony słońca. W P.11 zaczęła wybuchać amunicja, zapalona pociskami innego Me 109. Dalszą walkę uniemożliwiły przerwane taśmy z pociskami. Wypatrzyły go też inne samoloty przeciwnika. Na szczęście strzelały niecelnie. Bronił się unikami, a następnie wleciał w chmury, zresztą bardzo rzadkie. Postanowił lotem nurkowym uciec wrogowi spod karabinów maszynowych. Me 109 czekały na niego niżej i wtedy zapaliły jego samolot. Mimo ogromnego bólu, wskutek odniesionych ran, postanowił za wszelką cenę lądować w Zielonce. Wkrótce zarzucił tę myśl. Leciał w kierunku Wału Miedzeszyńskiego. Wisłę minął na 50 metrach koło Mostu Poniatowskiego. Ponieważ silnik przestał pracować, lądował na wprost i po wyłamaniu podwozia przez dwadzieścia kilka metrów sunął kadłubem po piasku. Resztką sił wydostał się z kabiny i utykając oddalił się od płonącego samolotu. Podbiegli do niego ludzie i podtrzymali, a następnie zanieśli do szpitala na Saską Kępę. Po założeniu opatrunków zauważył jak na salę wniesiono ciężko ranną dziewczynę. Była młoda i ładna. Dopiero wtedy, a nie w powietrzu, przeżył silny wstrząs. Nagle zrozumiał grozę wojny. Przed jego oczami, jak na filmie, przesunęło się całe jego życie.

Najpierw pożegnanie w domu. Miał dwadzieścia lat, gdy wyjeżdżał do podchorążówki. Po szkole dęblińskiej jako nawigator odbywał służbę w Morskim Dywizjonie Lotniczym. Latał na wodnosamolotach. Potem kurs pilotażu w Grudziądzu. W 1934 otrzymał przydział do 114 eskadry myśliwskiej. Dwa lata później przejął 111 eskadrę kościuszkowską od kpt. pil. Zdzisława Krasnodębskiego. Ćwiczenia. Szkoła ognia. Przygotowanie do wojny. 1 września. Drugi lot bojowy, zakończony zestrzeleniem. Ocknął się. Usłyszał jak lekarz powiedział: „Panie kapitanie, będzie pan żył, ale wojna dla pana już się zakończyła".

KONSPIRACJA

Od września leżał w szpitalu z przestrzelonym kolanem, poparzonymi dłońmi i podudziami. W połowie lutego 1940 był zaledwie podleczony, gdy dowiedział się od pielęgniarki, że jego nazwisko figuruje na liście kierowanych do obozu jenieckiego w Niemczech. Otrzymał ubranie cywilne i w dwa dni później uciekł ze szpitala. Zamieszkał u kpt. pil. Stanisława Wołkowińskiego na Mokotowie. Nie miał żadnych dokumentów. Szukał kontaktów, aby otrzymać tzw. kenkartę na obce nazwisko, aby móc się zameldować. Dzięki znajomościom dostał licencję na prowadzenie kiosku z papierosami i tytoniem przy ul. Polnej 12. W marcu 1940 przypadkowo spotkał mjr. pil. Władysława Prohaskę, któremu zwierzył się, że nie ma dokumentów. Wkrótce otrzymał je na nazwisko Czesława Soroki. Szukał nadal kontaktów z organizacją podziemną. Od kwietnia został zatrudniony jako piaskarz wiślany. W połowie maja otrzymał wiadomość o pierwszej odprawie konspiracyjnej przy ul. Hożej. Odprawę prowadził płk Adamecki — szef lotnictwa. Nastąpiło zaprzysiężenie, dobranie pseudonimów i podział zadań. Kpt. Sidorowicz przyjął pseudonim „Wróbel" i otrzymał polecenie zorganizowania pilotów wojskowych i cywilnych w województwach lubelskim i warszawskim. W 1941 pracował przy sformowaniu placówek zrzutowych. Brał udział w wykolejeniu niemieckiego pociągu wojskowego. W lutym został aresztowany przez gestapo, torturowany i skazany na śmierć. Karę zamieniono na dożywocie. Polscy lekarze zrobili z niego chorego na owrzodzenie jelit, potem przewieziono go do szpitala więziennego, skąd dzięki pomocy kolegów z konspiracji uciekł w listopadzie 1942. W kwietniu 1943 otrzymał zadanie zorganizowania bazy lotniczej w Krakowie i trzech oddziałów lotniczych w Mielcu, Rzeszowie i Krośnie. Kierował także akcjami Most w 1944.

*

Po zakończeniu wojny różnie układały się losy kapitana. Nie zawsze pomyślnie. Zorganizowane lotnictwo sanitarne przez Tadeusza Więckowskiego przyjęło do pracy Gustawa Sidorowicza. Przez kilka lat pilotował samoloty. W 1966 pożegnał lotnictwo i przeszedł na zasłużoną emeryturę. Po dziś dzień wierny dewizie: wszystko co najlepsze oddaj Polsce — to twój obowiązek. Dewizę tę wyniósł z lotnictwa. Obecnie ma 84 lata i mieszka w Warszawie.

TADEUSZ MALINOWSKI



Samoloty PZL P.11 w locie grupowym, należące do 111 eskadry kościuszkowskiej dowodzonej przez kpt. pil. Gustawa Sidorowicza.

Lotniczy wrzesień 1939



Kpt. pil. Florian Laskowski, dowódca toruńskiego dywizjonu myśliwskiego (poległ 2 września 1939)



Kpt. pil. Tadeusz Sędzielowski, dowódca 121 eskadry myśliwskiej (poległ 8 września 1939)



Kpt. pil. Mieczysław Olszewski, dowódca 123 eskadry myśliwskiej (poległ 1 września 1939)

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

4 września

Skierowanie do walki X i XV dywizjonów Łosi zostało okupione ciężkimi stratami (X dywizjon — 6 załóg). Luftwaffe zaatakowała miejsce postoju III/6 dywizjonu lwowskiego niszcząc w powietrzu i na ziemi 3 samoloty P.7 i 1 — P.11 oraz uszkadzając 3 samoloty. W walce powietrznej pilotów III/4 dywizjonu toruńskiego nad Poczałkowem został ciężko ranny dowódca 142 eskadry — kpt. pil. Mirosław Leśniewski (zmarł 14 września 1939 w Kowlu). Załoga ppor. obs. Zygmunta Zbuckiego z 51 eskadry rozpoznawczej wykryła w rej. Pisz—Biała Piska (Prusy Wschodnie) koncentrację oddziałów 4 armii niemieckiej, które w kilka dni później przerwały umocnienia polskie w rej. Różan—Wizna. Polscy piloci myśliwscy zestrzelili 13 samolotów Luftwaffe.

5 września

Piloci Brygady Pościgowej po całodziennych walkach zestrzelili 9 samolotów nieprzyjaciela. Ppor. pil. Wiktor Strzembosz zestrzelił Me 110, pilotowan go przez asa „Legionu Condor" mjr. Hammesa. W powietrznym starciu poległ por. pil. Stefan Okrzeja, a nowo mianowany dowódca 212 eskadry, zestrzelony w samolocie Fokker kpt. obs. Jan Baliński, zmarł w drodze do szpitala. W tym dniu Luftwaffe straciła 11 samolotów. XV dywizjon bombardował nieprzyjaciela w rej. Radomska.

6 września

W obronie Warszawy Brygada Pościgowa zestrzeliła 16 samolotów przy stracie 2 pilotów. Decyzją Naczelnego Dowódcy Lotnictwa Brygadę Pościgową przeniesiono na lubelski węzeł lotnisk. XV dywizjon bombowy atakował kolumnę pancerną w rej. Maków—Różan. Dywizjony myśliwskie III/4, III/5, i III/6 skierowano z obszaru swych armii na lubelski węzeł lotnisk. Podobny rozkaz otrzymali dowódcy 32 i 42 eskadry rozpoznawczych oraz dowódcy eskadr obserwacyjnych lotnictwa Armii ŁÓDŹ. Natomiast eskadry obserwacyjne Armii KRAKÓW i POMORZE pracowały ofiarnie na korzyść wycofujących się w walkach oddziałów lądowych. Nieprzyjaciel stracił 27 samolotów.

7 września

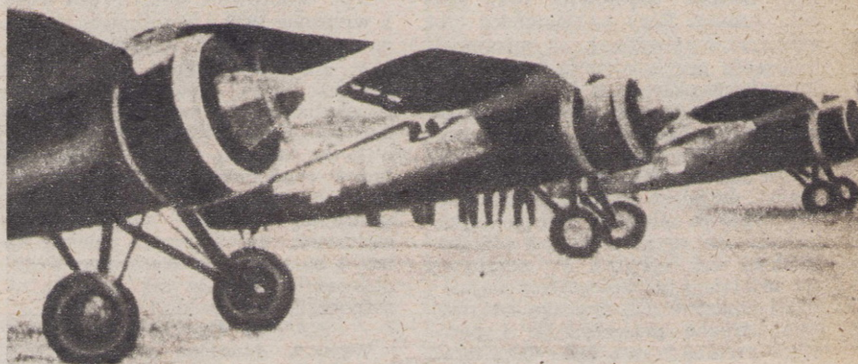
Odlot eskadr myśliwskich na lądowiska lubelskie (za wyjątkiem III/3 dywizjonu poznańskiego). Zakończono planowane użycie jednostek myśliwskich. W większości przelatywały one z lotniska na lotnisko bez udziału w walkach. Podobny los spotkał 32 i 42 eskadry rozpoznawcze, które po zdaniu samolotów przesuwały się rzutem kołowym na południowy wschód kraju. Nadal działały dywizjony bombowe (216 eskadra poniosła stratę po starcie na zadanie bojowe w rej. Łodzi; zostały zestrzelone 3 Łosie; z 12 członków załóg uratowało się zaledwie 4). II dywizjon bombowy zrzucił bomby na kolumny pancerne w rej. Stryków—Ozorków. X dywizjon odleciał na lotnisko Gnojno-Owadno celem uzupełnienia personelu samolotów. Poznański dywizjon myśliwski zestrzelił 4 samoloty. W nocy z 7 na 8 września załoga por. mar. obs. Zdzisław Juszczakiewicz i por. mar. pil. Józef Rudzki, wykonując zadanie specjalne na wodnosamolocie R-XIII ostrzelała z broni pokładowej tłumy hitlerowców w Gdańsku wiwatujących z okazji zdobycia Westerplatte.

8 września

Patrole lotnictwa myśliwskiego zestrzeliły 7 samolotów. Większość tych jednostek musiała sama organizować paliwo, amunicję i żywność. Własna artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła 4 samoloty III/2 dywizjonu krakowskiego w rej. Puław. Zginęło 2 pilotów, a 1 został ciężko ranny (utracono 4 samoloty). Zginął dowódca 121 eskadry — kpt. pil. Tadeusz Sędzielowski. VI i XV dywizjony bombowe oraz 55 eskadra atakowały niemieckie związki pancerne podczas przepraw w rej. Różan. Luftwaffe bombardowała Lublin.

9 września

Falowe naloty na Lublin. Z braku paliwa tylko pojedyncze klucze zwalczały niemieckie wyprawy bombowe na Lublin. Piloci III/5 dywizjonu wileńskiego zestrzelili 3 bombowce. Por. pil. Wacław Łapkowski pojedynczo atakował grupę He 111 niszcząc jednego, ale osaczony przez Me 109 z wielkim trudem wymknął



Klucz PZL P.11c ze 122 eskadry myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie

się, lądując przygodnie na postrzelanym samolocie. Desperackie ataki Polaków nie osłabiły impetu Luftwaffe, której załogi barbarzyńsko niszczą Lublin. Ogółem zestrzelono 9 samolotów. Dowódca II dywizjonu bombowego otrzymał rozkaz przekazania Karasi do VI dywizjonu bombowego. Pozostałe dywizjony zmieniły lotniska; wykonywały loty rozpoznawcze. Eskadry obserwacyjne Armii KRAKÓW współpracowały z oddziałami lądowymi, a następnie zostały podporządkowane dowódcy lotnictwa Armii KARPATY. Wobec zagrożenia przepraw na środkowej Wiśle płk Pawlikowski przesunął jednostki Brygady Pościgowej w rejon Brody—Dubno.

10 września

Naczelny Dowódca Lotnictwa wydał zarządzenia reorganizacyjne jednostek lotniczych. Lotnictwo myśliwskie w większości odleciało na lotniska wołyńskie. Nastąpił brak materiałów pędnych paraliżujący działalność lotniczą. III/2 dywizjon krakowski został podporządkowany dowódcy Brygady Pościgowej. Myśliwcy poznańscy zestrzelili jeden samolot. Przed oddaniem samolotów, załogi II dywizjonu bombowego rozpoznawały obszar Siedlce—Węgrów—Drohiczyn. X dywizjon bombowy niszczył niemieckie kolumny pancerne w rej. Jarosław—Przeworsk.

11 września

Rozkaz Naczelnego Dowódcy Lotnictwa skierował dywizjony Brygady Pościgowej z powrotem na ziemię lubelską. Mjr pil. Eugeniusz Wyrwicki wykonał brawurowy przelot do sztabu dowódcy Armii POZNAŃ. Zapadła negatywna decyzja wzmocnienia III/3 dywizjonu poznańskiego — III/4 dywizjonem toruńskim. Zestrzelono 2 samoloty. Dywizjony Brygady Pościgowej rozpoznawały i bombardowały niemieckie kolumny pancerne w rejonach Siemiatycze—Biała Podlaska, Przeworsk—Jarosław. 55 eskadrę wycofano z działań bojowych. Lotnictwo Armii POZNAŃ bohatersko wspomagało manewr operacyjny grupy wojsk gen. bryg. Edmunda Knoll-Kownackiego.

12 września

Wobec zagrożenia Armii LUBLIN nastąpił ponowny przerzut Brygady Pościgowej na lotniska wołyńskie. 55 eskadra przekazała samoloty lotnictwu Armii KARPATY. X dywizjon bombowy niszczył niemieckie kolumny w rej. Radymno—Jaworów—Krakowiec, a VI dywizjon bombowy w rej. Wysokie Mazowieckie. Straty — 2 załogi. Poznański dywizjon myśliwski zestrzelił 2 He 111. Rozkazy reorganizacyjne z 10 września dochodziły do jednostek lotnictwa z opóźnieniem — zdeaktulizowane.

13 września

Napotykano na brak materiałów pędnych ograniczający albo uniemożliwiający jakąkolwiek działalność bojową jednostek myśliwskich; oczekiwały one bezczynnie na lądowiskach lubelskich i wołyńskich. Walczył jeszcze III/3 dywizjon poznański przejmując działalność rozpoznawczą (34 eskadra miała tylko 2 częściowo niesprawne Karasie). Zniszczono 1 samolot.

14 września

Pozostałe jednostki Brygady Pościgowej odleciały z lotnisk lubelskich na lotnisko Denysow koło Brzeżan. Ppor. pil. Tadeusz Sawicz wykonał samotny i udany przelot z Młynowa do Warszawy, przewożąc rozkazy Naczelnego Wodza dla Dowództwa Obrony Stolicy. Z determinacją walczyli lotnicy poznańscy. Por. pil. Henryk Szczęsny, po zorganizowaniu klucza obrony lotniska Wielick k. Kowla, zestrzelił 1 He 111. Podczas bombardowania kolumny pancernej w rej. Rawy Ruskiej załogi VI dywizjonu bombowego zestrzeliły po walce Me 109. Po przesunięciu na lotnisko Hutniki k. Brodów większość samolotów została zniszczona przez Luftwaffe. Złe warunki atmosferyczne uniemożliwiły działalność bojową dywizjonów Łosi. Na lotnisku mokotowskim w Warszawie formował się Zespół Lotniczy Obrony Warszawy. Wszystkie lotnicze jednostki armijne po wytraceniu samolotów były kierowane na południowy wschód kraju. Tego dnia Niemcy stracili 2 samoloty.

15 września

Dywizjony Brygady Pościgowej zostały zgrupowane na lotniskach Denysów, Petlikowice, Litiatyn. We własnym zakresie organizowały starty, zaopatrzenie w benzynę, amunicję i żywność. Niektórzy piloci wykonywali loty z pocztą do Lidy, Wilna i Pińska oraz prowadzili rozpoznanie na korzyść Sztabu Naczelnego Wodza. Luftwaffe zniszczyła resztę samolotów VI dywizjonu

bombowego. Personel dywizjonu został skierowany do Horodenki pod Tarnopolem. Por. Szczęsny startując z lotniska Wielick zestrzelił He 111. Załoga 24 eskadry por. obs. Roman Miarczyński, por. pil. Tadeusz Nowierski i ppor. rez. obs. Władysław Zborowski wykonała brawurowy przelot z Młynowa do stolicy z pocztą od Naczelnego Wodza dla Dowództwa Obrony Warszawy. Na malejącym z każdym dniem obszarze Armii POZNAŃ walczył jeszcze III/3 dywizjon poznański; zestrzelono 1 samolot.

16 września

Reorganizacja Brygady Pościgowej. Piloci wykonywali loty rozpoznawcze (m.in. określali sytuację wojsk dowodzonych przez gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego) i łącznościowe. Nadal brakowało materiałów pędnych. Dywizjony Brygady Bombowej nie brały udziału w walkach. Z oblężonej Warszawy odleciała do Sztabu Armii POZNAŃ załoga: kpt. pil. Władysław Polesiński i por. pil. Ludwik Kózka. Samolot został zestrzelony. Kpt. Polesiński poległ, a ciężko ranny por. Kózka dostał się do niewoli. Ppor. pil. Hieronim Dudwał odnalazł kwaterę gen. Sosnkowskiego i zestrzelił w locie powrotnym Henschla 126.

17 września

Armia Czerwona wkroczyła do Polski. Ppor. pil. Stanisław Zatorski stoczył dramatyczną walkę z myśliwcami radzieckimi. Ciężko ranny Polak po uszkodzeniu dwóch I-153 lądował pod Pińskiem i zmarł w drodze do szpitala. W rejonie Horodenki ppor. pil. Włodzimierz Klawe, wykonując rozpoznanie odcinka granicznego ostrzelał z lotu niskiego kolumnę samochodów Armii Czerwonej. Rozpoczęła się ewakuacja polskiego lotnictwa do Rumunii. Przed odlotem na południe ppor. pil. Tadeusz Koc zestrzelił rozpoznawczy samolot R-5 z czerwoną gwiazdą na skrzydłach. Po południu samoloty Armii Czerwonej bombardowały Nową Wilejkę oraz zgrupowanie Korpusu Oddziałów Pogranicza „Ossowiec". Trzy samoloty radzieckie ostrzelały z lotu niskiego ulice Grodna, raniąc ciężko 1 żołnierza. Obrona przeciwlotnicza pociągu pancernego „Głowacki" odparła nalot 3 samolotów radzieckich w rej. Sarn. Zestrzelono 1 samolot. Według niepotwierdzonych danych polski pilot zestrzelił około 12:00 dwa bombowce SB-2 oraz uszkodził trzeciego, które atakowały stację kolejową Tarnawica Leśna (7 km od Nadwórnej). Kpr. pil. Ignacy Radzymiński podjął z lotniska mokotowskiego nocne loty z medykamentami do oblężonego Modlina. Do Warszawy przyleciał z Rumunii mjr pil. E. Wyrwicki na samolocie RWD-13, z pocztą i rozkazami Naczelnego Wodza.

18 września

Rozpoczęła się działalność bojowa Szturmowego Batalionu Lotniczego na zapleczu oddziałów niemieckich oblegających Warszawę. Rzut kołowy 212 eskadry pod dowództwem por. obs. Jana Gumkowskiego stoczył krwawą walkę z oddziałami Armii Czerwonej w rej. Dubna. Cięko ranny por. Gumkowski zmarł w szpitalu w Dubnie, a personel 212 eskadry rozproszono. W rej. Jampola (ZSRR) Oddział Pograniczny internował załogę Łosia (nr 72-125) w składzie: ppor. obs. Józef Długosz, ppor. pil. Michał Sobański, kpr. mech. Jan Matusiak i st. szer. strz. sam. Stanisław Kołodziejek, należącą do 213 ćwiczebnej eskadry bombowej, która 17 września o 10:00 wylądowała na polach kołchozu Bajmaczi w ZSRR wskutek błędu nawigacyjnego. Na odcinku strażnicy „Bolszaja Muksz" w rej. Kamieńca Podolskiego wylądował ppor. pil. Aleksander Wróblewski. Przy lądowaniu pilot poważnie uszkodził P.11c (władze radzieckie uznały to za sabotaż i aresztowały Wróblewskiego, który celowo skierował się do ZSRR a nie do Rumunii, by — jak twierdził — walczyć dalej z Niemcami w szeregach Armii Czerwonej). Na skutek błędu nawigacyjnego również w rej. Jampola wylądował samolot R-XIII (nr 258) należący do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu. Brak nazwisk lotników.

19 września

Obserwowano dużą ruchliwość radzieckiego lotnictwa rozpoznawczego nad obszarami wschodniej Polski. Por. pil. Edmund Piorunkiewicz objął dowództwo nad częścią personelu 13 eskadry obserwacyjnej znajdującej się na lotnisku Wielick i pozbawionej dowódcy. Jednostka skierowała się ku Warszawie.

20 września

Oddział por. Piorunkiewicza podporządkował się dowódcy 50 Rezerwowej Dywizji Piechoty — płk. Ottokarowi Brzozie-Brzezinie. W rejonie Rafałówki k. Łunińca samoloty Armii Czerwonej zaatakowały pociąg pancerny „Głowacki". Zestrzelono 2 samoloty. Poległo kilku ludzi z załogi pociągu.

21 września

Piloci Zespołu Lotniczego Obrony Warszawy: mjr Wyrwicki, kpr. kpr. Radzymiński i Rochmiński, kontynuowali nocne loty do Modlina. Lotnictwo radzieckie atakowało tabory 3 pułku KOP.

22 września

Szturmowy Batalion Lotniczy poniósł ciężkie straty w walkach. W obronie stolicy walczył Batalion Lotniczy dowodzony przez kpt. obs. Franciszka Rybickiego, a później przez por. obs. Tadeusza Kamińskiego oraz batalion balonowy (2 kompanie) pod dowództwem kpt. obs. bal. Józefa Swierzyńskiego. Nalot samolotów radzieckich na tabory 3 Pułku KOP. Zabitych zostało kilku żołnierzy, byli ranni.

23 września

Odlot mjr. Wyrwickiego z ppłk. pil. Mateuszem Iżyckim samolotem P.11a na Węgry. Po zajęciu Włodawy i znalezieniu w folwarku Adampol (samolotu sprawnego, ale nieuzbrojonego) PWS-26, por. Piorunkiewicz zameldował się u gen. bryg. Franciszka Kleeberga dowódcy Grupy Operacyjnej POLESIE z gotowością zorganizowania lotniczego plutonu rozpoznawczego (13 Eskadra Szkolna). Propozycja została przyjęta.

24 września

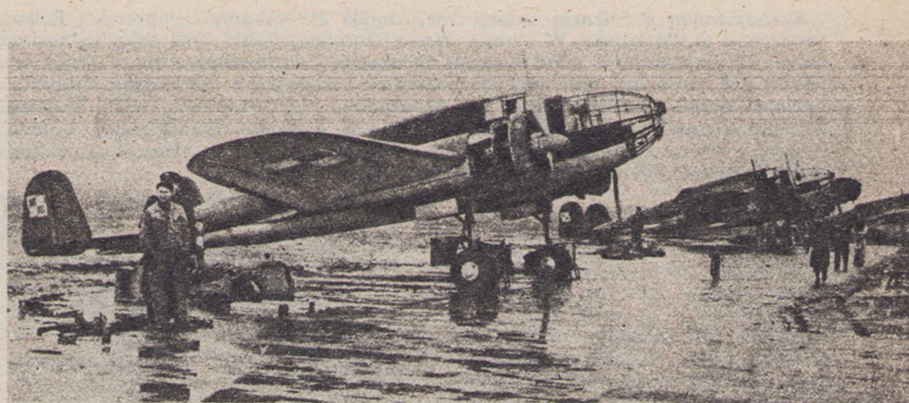
Nalot 12 bombowców radzieckich na oddziały KOP w Pniewnie. Zabitych zostało 4 żołnierzy i wiele koni. Następnie samoloty zrzuciły bomby na kwaterujące oddziały SGO POLESIE w Drewkach k. Kobrynia; duże straty w ludziach. Batalion KOP „Małyńsk" został zbombardowany i rozproszony w rej. Rafałówki. Radzieckie samoloty wywiadowcze R-5 bezustannie obserwowały ruchy 101 Pułku Ułanów wycofującego się na Litwę.

25 września

Kolejne bombardowanie Warszawy. W nocy nastąpił odlot samolotu PZL-5 na Węgry z lotnikami ppor. ppor. Bohdanem Andersem i Ryszardem Malczewskim, byłymi pilotami lotnictwa Armii POZNAŃ. Do eskadry por. Piorunkiewicza dołączyło 3 podchorążych lotnictwa: Jan Bandor, Wojciech Matz i Wieczorek z 2 RWD-8. Por. Piorunkiewicz podjął działalność lotniczą w zakresie rozpoznania, łączności i powietrznego ubezpieczenia maszerujących oddziałów SGO POLESIE.

26 września

Przelot z Brasov (Rumunia) do Warszawy samolotu PZL-46 Sum z emisariuszem marszałka Rydza-Śmigłego — mjr. Edmundem Galinatem i załogą (por. pil. rez. Stanisław Riess, kpr. strz. sam. Władysław Urbanowicz i strz. z cenz. Wacław Hackiewicz). Samolot lądował o zmroku na lotnisku mokotowskim i został zabezpieczony przez ekipę majstra wojskowego Franciszka Chwaliszewskiego.



Samoloty bombowe PZL-37B Łoś na lotnisku warszawskim



Plut. pil. Władysław Majchrzyk, 122 eskadra myśliwska



Por. pil. Tadeusz Nowierski, 24 eskadra rozpoznawcza



Ppor. pil. Władysław Urban, 141 eskadra myśliwska (poległ 2 września 1939)

27 września

Odlot samolotu Sum do Kowna, gdzie po lądowaniu został internowany wraz z załogą przez władze litewskie. 3 loty rozpoznawcze por. Piorunkiewicza na korzyść sztabu SGO POLESIE.

29 września

Por. Piorunkiewicz z por. piech. Józefem Wodnickim wykonał lot rozpoznawczy na trasie Chełm—Trawniki wykrywając kolumnę niemiecką; obrzucił ją granatami w rej. Siedliszcza.

30 września

Lotnictwo bombowe Armii Czerwonej (ok. 20 samolotów SB-2) zaatakowało oddziały SGO POLESIE w rej. Milkowa i Siemienia. Straty polskie nieznaczne.

1 października

Por. Piorunkiewicz wraz z por. piech. Konstantym Radziwiłłem rozpoznawali ruchy wojsk niemieckich w rej. Biała Podlaska—Terespol. Samolot polski po ataku 3 Me 109 przerwał rozpoznanie, uniknął zestrzelenia i szczęśliwie wylądował w polu.

3 października

Por. Piorunkiewicz i por. Wodnicki, na samolocie PWS-26 rozpoznawali rejon Kocka. W trakcie zadania obrzucono granatami zgrupowanie samochodów niemieckich w Firleju.

4 października

Por. Piorunkiewicz z por. Wodnickim wykonał ostatni lot rozpoznawczy w rej. Kock—Parczew—Krzywda.

DOKOŃCZENIE NA STR. 11

ZESTAWIENIE WYSIŁKU BOJOWEGO JEDNOSTEK LOTNICTWA POLSKIEGO
(1–17 września 1939)

Rodzaj lotnictwa	Wykonano							Straty			Samoloty			
	Stan na 1.9.1939	Uzupełn.	Zestrzały myśliwców	Zestrzały "obronne"	Zrzuty bomb w t	Liczba wykonanych zadań boj.	Loty łączn.	Polegli	Zaginieni	Ranni /szpital/	Stan na 1.9.1939	Uzupełn.	Zniszczone	Ewakuacja za granicę
Myśliwskie	254	2	147					18	14	19	160	4	118	46
Bombowe	401	5	-	14	188	337	-	69	32	25	86	31	100	17
Rozpoznawcze	259	3	-	2	25	258 a/	-	39	18	7	64	10	59	16 b/
Obserwacyjne	246	6	-	-	-	489	109	21	39	15	84	18	85	17
Ogółem	1 160	16	147	16	213	1 084	109	147	103	66	394	63	362	96

W oparciu o dokumenty Wehrmachtu Niemcy użyli na froncie polskim około 2 511 czołgów. W wyniku walk zniszczono 674 czołgi, w tym całkowicie zniszczonych - 217, a poważnie uszkodzonych - 457. Należy sądzić, że znaczny procent ubytków sprzętu niemieckich związków pancernych jest zasługą załóg Łosi i Karasi wyłącznie atakujących kolumny pancernomotorowe.

a/ w tym 12 wypraw bombardierskich

b/ w tym 1 samolot Łoś nie będący w eskadrze /stan/

Rozpoczynamy publikację autentycznej kroniki 217 eskadry bombowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. W okresie Wojny Obronnej Polski 1939 eskadra nosiła numer 17, wchodziła w skład Brygady Bombowej i wyposażona była w samoloty PZL-37 Łoś, produkcji Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie. Pierwszy odcinek kroniki obejmuje okres od 17 kwietnia do 3 września 1939. Kronika przedstawia wydarzenia godne odnotowania w eskadrze. Odnajdziemy w niej nastroje, zmiany kadrowe, składy załóg startujących do lotów bojowych, a także oceny lotników. Eskadrą dowodził kpt. obs. Eugeniusz Prusiecki.

KRONIKA 217 ESKADRY BO



Dowódca 217 eskadry bombowej kpt. obs. Eugeniusz Prusiecki

17 kwietnia. Nastąpiły wreszcie przesunięcia personalne, o których dużo ostatnio mówiło się w eskadrze. Wszyscy na ogół byli zaskoczeni. Do 216 eskadry zostali przesunięci: ppor. obs. Władysław Kołdej, Kazimierz Bernas i Tadeusz Bossowski. Należeli oni do tzw. kiełbików, tj. najmłodszych oficerów. Wszystkich było 8 i wszyscy byli w 217 eskadrze od początku, tzn. od promocji. Obecnie w eskadrze zostało 5 młodych i 3 starszych oficerów: dowódca kpt. Prusiecki, zastępca por. Szkuta i por. obs. Pawelski oraz kiełbiki: Kwiatkowski, Kurowski, Szulc, Podkowiński i Jarociński.

20 kwietnia. Ppor. tech. Aleksander Rubiński został powołany na kurs przeszkolenia dla personelu technicznego Zgrupowania Bombowego. Najwięcej zmartwienia ma z tym ppor. obs. Wacław Podkowiński, który na czas nieobecności ppor. Rubińskiego, będzie musiał pełnić jego obowiązki — a podobno nie należą one do najprostszych.

21 kwietnia. Z eskadry został przesunięty plut. pil. Franciszek Zaremba — jedyny pilot jakiego miała ostatnio eskadra. Na jego miejsce dostała eskadra 2 nowych pilotów: sierż. Wacława Szablewskiego i kpr. Karola Twardawę, obaj ukończyli wyszkolenie na Łosiu. Budzą oni w pozostałym personelu zrozumiałe zainteresowanie. Staramy się też poznać ich możliwie z wszystkich stron.

30 kwietnia. Zameldowali przydział do eskadry nowi strzelcy samolotowi: kpr. Izydor Bojarski, kpr. Kazimierz Waszczuk oraz st. szer. Zygmunt Modro. W tym samym dniu przybyli strzelcy rtg. kaprale: Sawicki, Dudek, Siedlecki, Kowalski, Winek, Kublicki, Piechocki oraz st. szer. Guzowski.

1 maja. W Warszawie odbyły się pokazy lotnictwa wojskowego w związku z rozpisaniem Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej. Eskadra wzięła udział w pokazach w ramach dywizjonu, który markował nalot bombowców na stolicę.

2 maja. Wszystkie eskadry, a więc i nasza uzupełniają się personalnie i sprzętowo, aby osiągnąć jak najszybciej gotowość bojową, bo Hitler w poszukiwaniu „przestrzeni życiowej" dla „wybranego narodu" pragnie dobrać się do naszego Gdańska. W związku z tym stale jesteśmy w gotowości; dyżury w eskadrach wypadają co 3—4 dni, a tu wiosna i w pułku nie bardzo chce się siedzieć. Z tego samego też powodu niezbyt pochlebnie wyrażają się o wodzu III Rzeszy, szczególnie ci, którzy dyżurują.

9 maja. Odbyło się uroczyste wręczenie odznaki lotnictwa gen. bryg. Józefowi Zającowi — Inspektorowi Obrony Przeciwlotniczej Państwa. Eskadrę reprezentowana była na tej uroczystości przez delegację w składzie: ppor.obs. Kurowski, kpr. Chrzanowski, kpr. Janik. Coraz częściej mówi się o mającej się odbyć szkole ognia w Małaszewicach k. Brześcia nad Bugiem. Wszyscy jesteśmy tym mocno zaintrygowani, bo przecież owe tajemnicze Małaszewice, to teren naszej przyszłej pracy — przyszłej, a już niedalekiej, bo podobno jesienią, a w najlepszym przypadku na wiosnę przyszłego roku. Ano, zobaczymy...

12 maja. W czwartą rocznicę zgonu marszałka Polski — Józefa Piłsudskiego odbyły się uroczystości żałobne. O 8 rano zostało odprawione nabożeństwo w kaplicy Matki Boskiej Loretańskiej na Okęciu, w którym wzięła udział cała eskadra. O 20:15 odbył się uroczysty apel żałobny na placu alarmowym pułku. Trzyminutowa cisza i odczytanie wyjątków z pism marszałka przez dowódcę pułku płk. Pawlikowskiego przy świetle płonącego stosu — wywarło b. głębokie wrażenie.

17 maja. Do eskadry przybył nowy pilot — kpr. Stanisław Ziółkowski.

27 maja. Rzut kołowy eskadry odjechał na szkołę ognia do Małaszewic. Dowódcą transportu został por. obs. Jan Pawelski.

30 maja. Rzut powietrzny eskadry przeleciał do Małaszewic. Pierwsze wrażenie — kolosalny rozmach, olbrzymie lotnisko — moc nowych budowli, ale wszystkie jeszcze w stanie surowym.

5 czerwca. Czarny dzień w życiu eskadry — rozbity Łoś i 4 trupy. Dwóch podporuczników kiełbików: Podkowiński i Jarociński, kpr. pil. Ziółkowski i kpr. strz. samolotowy Bojarski. Smutno i dość silne wrażenie. Prawie cały tydzień bez latania, zajęcia pogrzebowe, a potem znów normalna praca.

15 czerwca. Znowu omal nie czarny dzień. Przymusowe lądowanie samolotu Łoś w Popielu ok. 6 km od lotniska w Małaszewicach, połączone z pożarem, naderwaniem silnika, omal nie wybudowaniem silnika i to wszystko z dwiema ostrymi bombami 100 kg. Załoga cała i zdrowa: kpt. obs. Prusiecki, ppor. obs. Kwiatkowski, sierż. strz. samolotowy Otton Herman i kpr. pil. Karol Twardawa — ten ostatni wykazał niezwykłe opanowanie nerwów i samolotu.

23 czerwca. Do eskadry zostali przydzieleni nowi oficerowie i podoficerowie: por. obs. Hieronim Kulbacki, ppor. obs. Kazimierz Wieliczko, ppor. pil. Mieczysław Kałuża, kpr. pil. Józef Waszak, kpr. pil. Stefan Tomicki.

6 lipca. Eskadra otrzymała kolejnych przydzielonych podchorążych najstarszego rocznika SPL (obserwatorzy): pchor. obs. Wyrożemski, Mączyński, Witke, Wiśniewski, Kobierzycki i Stadnicki.

15 lipca. Sytuacja międzynarodowa zaostrza się coraz bardziej. Hitler grozi, szwindluje, w Gdańsku prowokacje, ale jakoś nikt nie wierzy w wojnę. W eskadrze dużo pracy — uzupełnienia personalne i sprzętowe. Podporucznik Kwiatkowski został przedstawiony jako kandydat na kurs łączności, który ma się rozpocząć na początku sierpnia.

20 lipca. Hitlerowi zaczynają sekundować Włosi, którzy podpisali pakt wojskowy z Niemcami. Anglicy mają kłopoty na Dalekim Wschodzie, którym bruździ Japonia. Hitler widocznie chce wykorzystać tę sytuację i stara się pokłócić Francję z Anglią, Anglię z Polską itp. Atmosfera bardzo naprężona; z lotniska na Okęciu prawie nie wychodzimy. Do eskadry przybyli nowi piloci podchorążowie: Mielecki, Górecki, Wójcik i Murawski.

5 sierpnia. Podporucznik Kwiatkowski odszedł na kurs łączności. W eskadrze, tak jak w całym zresztą pułku, wre gorączkowa praca. Czekamy spokojnie na dalszy rozwój wypadków.

24 sierpnia. Konflikt jest prawie nieunikniony. Podporucznik Kwiatkowski wraca z kursu łączności, który został rozwiązany. Częściowa mobilizacja. Eskadra przystępuje do mobilizacji.

26 sierpnia. Rzut kołowy eskadry zmobilizowany odjechał w kierunku przyszłego terenu działań. Dokąd? Nikt nie wie. Samoloty i załogi — w alarmie. Wszyscy pozostają w rejonie pułku gotowi w każdej chwili do odlotu. Wykonywane są ostatnie czynności do osiągnięcia gotowości bojowej.

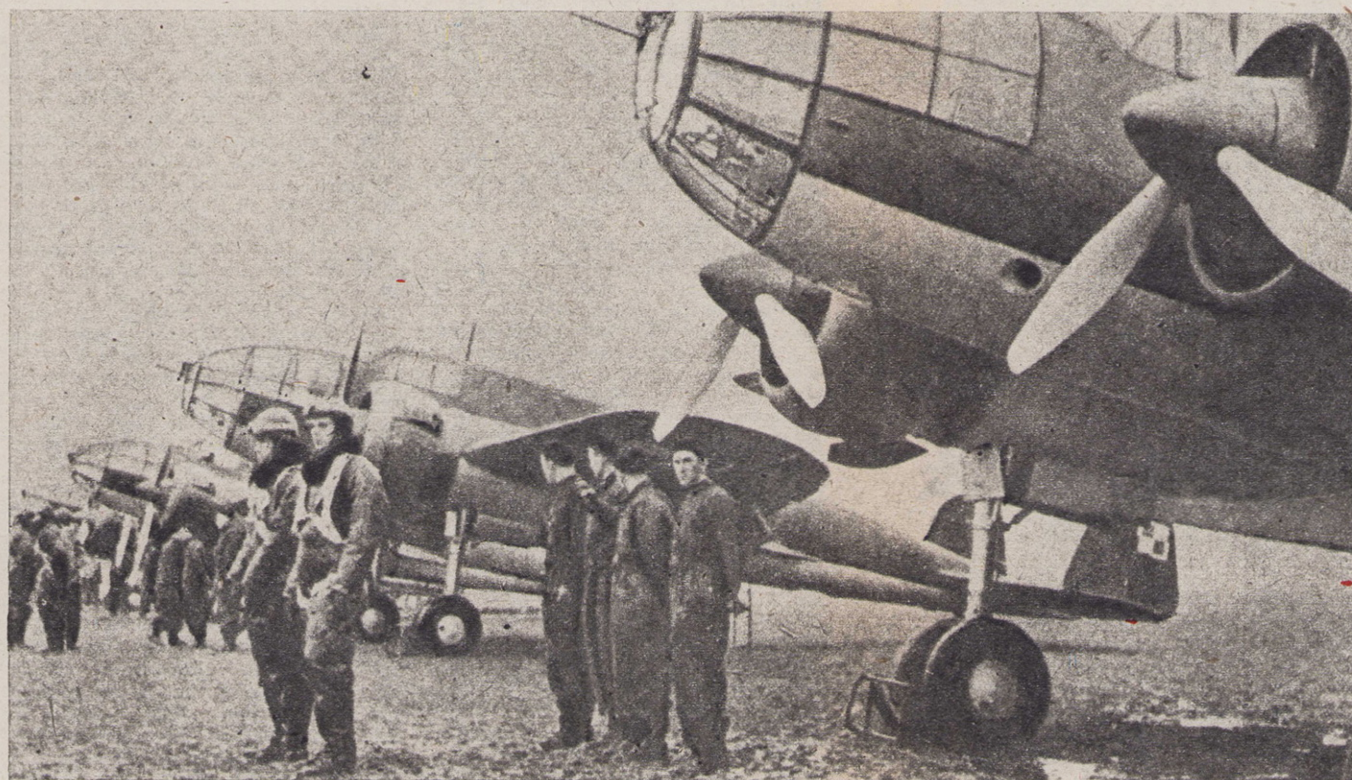
29 sierpnia. Alarm na rozkaz dowódcy Brygady Bombowej.

30 sierpnia. Odlot dowódcy eskadry kpt. Prusieckiego do rzutu kołowego eskadry w Lublinie. W czasie jego nieobecności dowódcą eskadry w zastępstwie zostaje por. Szkuta.

31 sierpnia. Świt. Odlot eskadry na nowe lotnisko (m. Podlodowo). Eskadra odleciała w składzie: 8 samolotów Łoś. Pierwszy samolot wystartował o 06:45, ostatni o 09:00. Skład osobowy: Łoś 72-114 — sierż. pil. Nowakowski, por. obs. Pawelski, strzelcy: kpr. Krzeczewski i st. szer. Modro; Łoś 72-100 — pchor. pil. Wójcik, pchor. obs. Wiśniewski, kpr. strz. Kasianowski; Łoś 72-115 — pchor. pil. Murawski, ppor. obs. Schultz, strzelcy: kpr. Dudek i mech. Kapryś; Łoś 72-182 — pchor. pil. Górecki, pchor. obs. Stadnicki, strzelcy: kpr. Kublicki i kpr. Makiewicz; Łoś 72-102 — pchor. pil. Mielecki, ppor. obs. Kwiatkowski i pchor. obs. Wyrożemski, kpr. strz. Sawicki; Łoś 72-210 — kpr. pil. Tomicki, por. obs. Szkuta, strzelcy: kpr. Janik i kpr. Winek; Łoś 72-106 — kpr. pil. Waszak, ppor. obs. Wieliczko, strzelcy: kpr. Siedlecki i kpr. Waszczuk; Łoś 72-174 — ppor. pil. Kałuża, por. obs. Kulbacki, strzelcy: sierż. Herman, kpr. Kiełpiński. Wszyscy lądowali do 09:55.

Ponadto odleciały 2 samoloty Fokker z resztą personelu latającego i mechanikami. Jeden z nich wylądował pomyłkowo na Ułężu i po krótkim postoju przyleciał do Podlodowa. Skład osobowy Fokkerów: F.70-8 — kpr. pil. Twardawa, pchor. obs. Kobierzycki, m. w. Ratajczyk, m. w. Parowicz; F.70-27 — sierż. pil. Gajewski, pchor. obs. Witke oraz 3 mechaników z 216 eskadry. Dziewiąty Łoś przyleciał do Podlodowa po południu tego samego dnia, gdyż przy starcie całej eskadry nie był gotowy do odlotu. Skład: Łoś 72-135 — sierż. pil. Szablewicz, ppor. obs. Kurowski, strzelcy: kpr. Łapot, mech. Czuwaj. Tego samego dnia Fokker 70-27 odleciał z powrotem do Warszawy z załogą: sierż. pil. Mikołajczak, por. obs. Kowalski, ppor. Kwiatkowski i st. sierż. Walczak. Na lotnisku oczekiwał nas kpt. Prusiecki z rzutem kołowym eskadry. Por. Kowalski (16 eskadra) pobierał u płatnika pieniądze dla oficerów (na wyekwipowanie polowe), a st. sierż. Walczak załatwiał pozostałe sprawy gospodarcze. Odlot samolotu do Podlodowa został odłożony do następnego dnia, gdyż przed zmrokiem wyżej wymienionych spraw nie udało się załatwić. Tej samej nocy została ogłoszona mobilizacja powszechna. Fokker odleciał rano, w tym samym składzie.

1 września. Dowiedzieliśmy się o stanie wojny między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką. Świat dowiedział się o tym z orędzia Pana Prezydenta Rzeczpospolitej. Dowiedział się również o tym, że Niemcy rozpoczęły działania wojenne bez wypowiedzenia wojny, napa-



Powyżej: załogi 217 eskadry bombowej na lotnisku Okęcie w Warszawie

Z prawej: jeden z Łosi 217 eskadry. Na dalszym planie samoloty myśliwskie.

dając zdradziecko na miasta i miasteczka, przy pomocy lotnictwa bombowego. A więc... wojna. Słowo wypowiadane głośno i szeptem, a zawsze towarzyszy mu zdecydowana postawa każdego członka eskadry do walki aż do ostatka o słuszną sprawę z odwiecznym wrogiem narodu. Rozpoczynają się prace nad maskowaniem samolotów i przygotowaniem się do zadań bojowych.

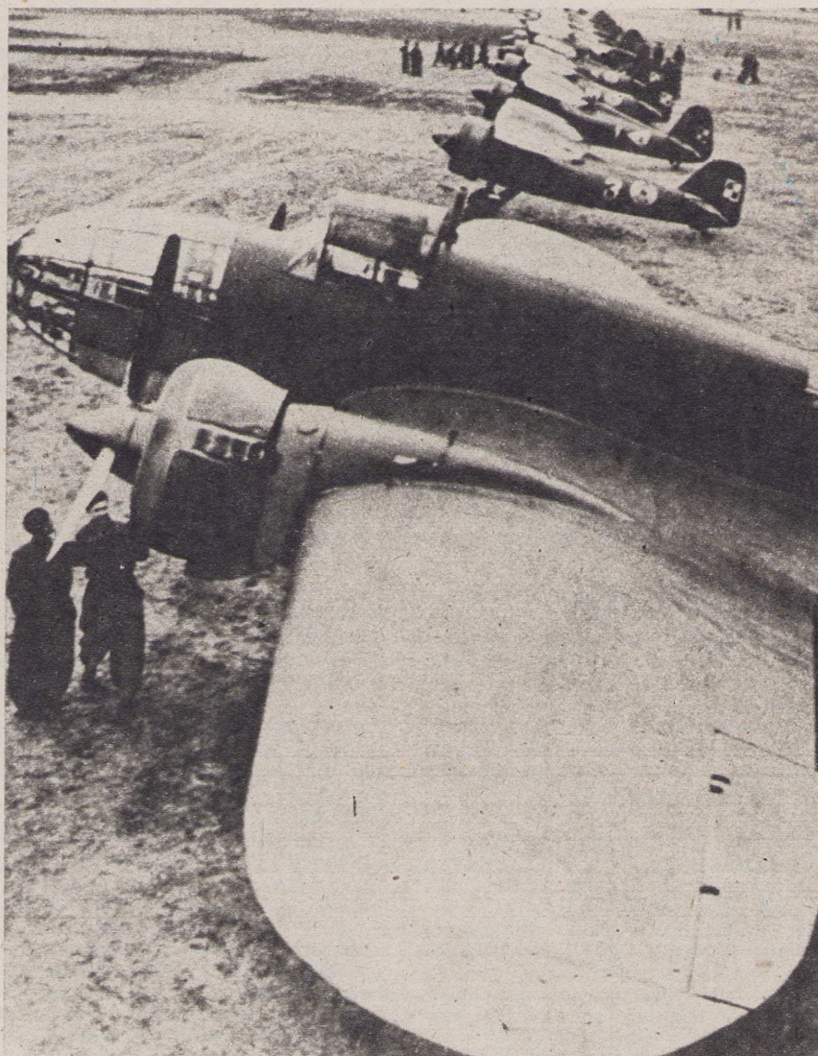
2 Fokkery odesłaliśmy do pobliskiego Dęblina, gdyż zamaskowanie ich sprawiało nam wiele kłopotów, a przy ich wartości bojowej byłyby tylko uciążliwym balastem. Fokkery te odstawili sierż. Gajewski i sierż. Mikołajczak z 16 eskadry.

Tego samego dnia zostaliśmy mianowani 17 eskadrą. Tymczasem Niemcy rozpoczęli już swoją działalność bojową pełną parą. Słychać wybuchy bomb w pobliskim Dęblinie. Widać walki powietrzne naszych P.7 i P.11 z niemieckimi bombowcami. Nierzadko też przelatują nad naszym lotniskiem na dość słyszy się o zestrzeleniu tam jednego, to gdzie indziej znów kilku samolotów niemieckich. Dęblin jest bombardowany prawie bez przerwy. Czekamy też z niecierpliwością na zadanie, które jakoś nie nadchodzi. Łosie czekają obżarte bombami, opojone paliwem.

2 września. Dzień podobny do poprzedniego — tylko coraz więcej samolotów niemieckich kręci się nam nad głową. Czasem jesteśmy pewni, że zostaliśmy odkryci. Prawdopodobnie będziemy musieli się przenieść na inne lotnisko. Jednocześnie otrzymujemy zapowiedź pierwszej wyprawy — a więc przygotowanie map i pierwsza odprawa, którą prowadził kpt. Łaguna (16 eskadra). Niestety, do wyprawy nie doszło. Ze smutkiem rozładowaliśmy Łosie.

3 września. Rano odlot na nowe lotnisko. Startujemy kluczami, pogoda wspaniała. Ponieważ zbiórka dywizjonu w powietrzu jakoś nie wyszła, lecimy kluczami. Lotnisko zakryte mgłą — nic nie widać. Czekamy może się rozjaśni — klucze rozbijają się na pojedyncze samoloty z wyjątkiem klucza kpt. Prusieckiego w składzie: 70-100, 72-114 i 72-115. Każdy samolot na swoją rękę szuka „dziury" nad lotniskiem. Trwało to ok. godziny. W rezultacie w Starej Wsi (nowe lotnisko obok Węgrowa) lądowały cztery samoloty: klucz Prusieckiego i samolot 72-135; Łoś 72-100 — pchor. pil. Wójcik, pchor. obs. Wiśniewski, strzelcy: sierż. Kędzierski, kpr. Kasianowski — start 05:02, lądowanie 06:56; Łoś 72-114 — kpr. pil. Twardawa, por. obs. Pawelski, strzelcy: kpr. Krzeczewski, st. szer. Modro — start 05:00, lądowanie 06:55; Łoś 72-115 — ppor. pil. Kałuża, kpt. obs. Prusiecki, strzelcy: kpr. Łapot i kpr. Guzowski — start 05:05, lądowanie 06:55; Łoś 72-135 — sierż. pil. Szablewicz, por. obs. Kulbacki, strzelcy: kpr. Kiełpiński, kpr. Kowalski — start 05:15, lądowanie 06:45.

...OMBOWEJ



znacznej wysokości. Co chwila alarm i krycie się w pobliskich rowach przeciwodłamkowych. Coraz częstsze mamy obawy, czy przypadkiem nas nie odkryto, tym bardziej, że pomimo usilnych starań, samoloty nie są w sposób należyty zamaskowane. Ręce drżą i oczy pałają wściekłością i chęcią walki z bezkarnie prawie defilującymi nad naszymi głowami samolotami nieprzyjaciela. Nadchodzą pierwsze wiadomości z pola walki. Coraz to

Pozostałe samoloty lądowały przymusowo. Lądowali w Butlerowie: Łoś 72-102 — pchor. pil. Mielecki, ppor. obs. Kwiatkowski, strzelcy: pchor. Wyrożemski, kpr. Sawicki — start 05:06, lądowanie 07:10. Lądowali na Okęciu w Warszawie: Łoś 72-106 — kpr. pil. Waszak, ppor. obs. Wieliczko, strzelcy: kpr. Waszczuk, kpr. Siedlecki — start 05:07, lądowanie 08:40. Lądowali w Miedznej: Łoś 72-174 — pchor. pil. Murawski, por. obs. Szkuta, ppor. obs. Schultz, strzelec kpr. Dudek — start 05:10, lądowanie 06:05. Lądowali w Jartyporach: Łoś 72-182 — pchor. pil. Górecki, pchor. obs. Stadnicki, strzelcy: kpr. Kublicki, kpr. Makiewicz — start 05:10, lądowanie 08:10. W Kleszczelach lądowali: Łoś 72-210 — kpr. pil. Tomicki, ppor. obs. Kurowski, strzelcy: kpr. Janik, kpr. Winek — start 05:06, lądowanie 07:45.

W ciągu kilku dni brak było wiadomości o tej załodze, a więc na właściwym miejscu znalazły się 4 samoloty na ogólną liczbę 9. Ta przykra historia zaistniała z dwóch powodów. Pierwszy — personel latający (a przynajmniej dowódcy załóg) nie znali nowego lotniska (jego położenia geograficznego), gdyż ze względu na zachowanie tajemnicy, dowódca dywizjonu zakazał podawania wszystkim do wiadomości nowego miejsca postoju. Skutek był taki, że pojedyncze samoloty po odłączeniu od swych kluczy nie wiedziały gdzie lądować. Drugi — nie wykonano w odpowiednim czasie rozpoznania nowego miejsca postoju i nie stwierdzono, że w tym rejonie i w tym czasie panowały bardzo ciężkie warunki atmosferyczne (gęsta mgła przyziemna), które uniemożliwiały odnalezienie lotniska i zorientowanie się w jego położeniu. Ponadto miejsce zbiórki dywizjonu zostało zmienione już po ustaleniu miejsca tej zbiórki (Kock) i dowódca 217 eskadry nie został o tej zmianie powiadomiony. Tego samego dnia dołączyły samoloty: Łoś 72-174 — pchor. pil. Murawski, por. obs. Szkuta, ppor. Schultz, strzelec kpr. Dudek — start 11:30, lądowanie 11:45; Łoś 72-182 — pchor. pil. Górecki, pchor. obs. Stadnicki, strzelcy: kpr. Kublicki, kpr. Makiewicz — start 18:00, lądowanie 18:15. Brak jeszcze trzech samolotów. O dwóch wiadomości są: Łoś 72-106 siedzi w Warszawie, a Łoś 72-102 siedzi w Butlerowie. Nie wiadomo co się dzieje z Łosiem 72-210?

(cdn.)

Rozpoczynając 17 września 1939 działania zbrojne przeciw Polsce, ZSRR złamał szereg porozumień międzynarodowych: traktat pokojowy z 18 marca 1921 (tzw. pokój ryski), pakt o nieagresji zawarty w Moskwie 25 lipca 1932 (pakt był ważny do 31 grudnia 1945!) oraz traktaty wielostronne, z których najważniejszym był tzw. Pakt Brianda-Kelloga o wyrzeczeniu się wojny jako narzędzia polityki.

17 WRZEŚNIA 1939

Działania lotnicze stron polskiej i niemieckiej walczących w kampanii wrześniowej doczekały się już wszechstronnego omówienia. Obok publikacji historycznych, ukazały się liczne wspomnienia uczestników walk. Zupełnie odmiennie przedstawia się sprawa krótkotrwałych polsko-radzieckich walk powietrznych we wrześniu 1939.

W składzie Frontu Białoruskiego (dowódca komendant armijny 2 rangi M. Kowalew) i Frontu Ukraińskiego (dowódca komendant armijny 1 rangi S. Timoszenko) znajdowały się także jednostki lotnicze. Każda armia ogólnowojskowa i 23 samodzielny korpus piechoty miały przydzielone siły lotnicze — najczęściej była to dwupułkowa brygada lotnicza. Większość jednostek lotniczych stacjonowała w okresie pokojowym w Białoruskim Specjalnym Okręgu Wojskowym i Kijowskim Specjalnym Okręgu Wojskowym. Nie jest znana dokładna liczba samolotów radzieckich użytych przeciwko Polsce (brak danych o stanach poszczególnych pułków lotniczych), jednak najbardziej prawdopodobna jest liczba 300—500 samolotów. Lotnictwo ZSRR używało myśliwców typu Polikarpow I-15bis (I-152) oraz I-16 typ 10 i typ 17; prawdopodobnie użyto także myśliwców Polikarpow I-153. Głównym typem samolotu bombowego użytego we wrześniu 1939 był SB-2 M100A. Niektóre jednostki radzieckie wyposażono w dwupłatowe samoloty rozpoznawczo-bombowe Polikarpow R-5. Nie jest wykluczone, że używano także innych typów samolotów, m.in. szturmowych Polikarpow R-Z, rozpoznawczo-bombowych ChAI R-10 i myśliwskich Polikarpow I-15.

Rano 17 września 1939, po otrzymaniu wiadomości o przekroczeniu przez wojska radzieckie granicy polskiej, dowódca lotnictwa gen. bryg. Józef Zając rozkazał wykonać loty rozpoznawcze w pasie nadgranicznym.

Większość lotów wykonały stacjonujące wówczas na Podolu jednostki Brygady Pościgowej. 112 eskadra myśliwska (lotnisko Denysów) wysłała dwóch pilotów: por. Wacława Łapkowskiego, zastępcę dowódcy eskadry i ppor. Witolda Łokuciewskiego. Na temat wyników tych lotów brak jest obecnie bliższych danych. Mjr Eugeniusz Wyrwicki wydał rozkaz pilotom 113 i 114 eskadr myśliwskich stacjonujących na lotnisku Petlikowice koło Buczacza. Ppor. Stanisław Zatorski ze 113 eskadry miał rozpoznać wołyński odcinek granicy — rejon Sarn, natomiast pchor. (ppor.) Włodzimierz Miksa ze 114 eskadry — odcinek podolski granicy aż do rzeki Zbrucz. Na temat przebiegu lotu ppor. Zatorskiego brak jest danych. Znane są natomiast relacje naocznych świadków o polskim P.11, który około 11:00 17 września nadleciał nad koszary batalionu Korpusu Ochrony Pogranicza (KOP) „Rokitno" w Rokitnie Wołyńskim i zrzucił meldunek. Wkrótce po tym został zaatakowany przez 3 radzieckie myśliwce (informacje na temat typu samolotów radzieckich są rozbieżne — 3 samoloty I-16 lub dwa I-16 i jeden I-153?). Zatorski w walce uszkodził dwa samoloty przeciwnika, które dymiąc odleciały w kierunku wschodnim. Trzeci samolot radziecki uszkodził P.11 Zatorskiego, który odleciał w kierunku Sarn i rozbił się na przedmieściach tego miasta.

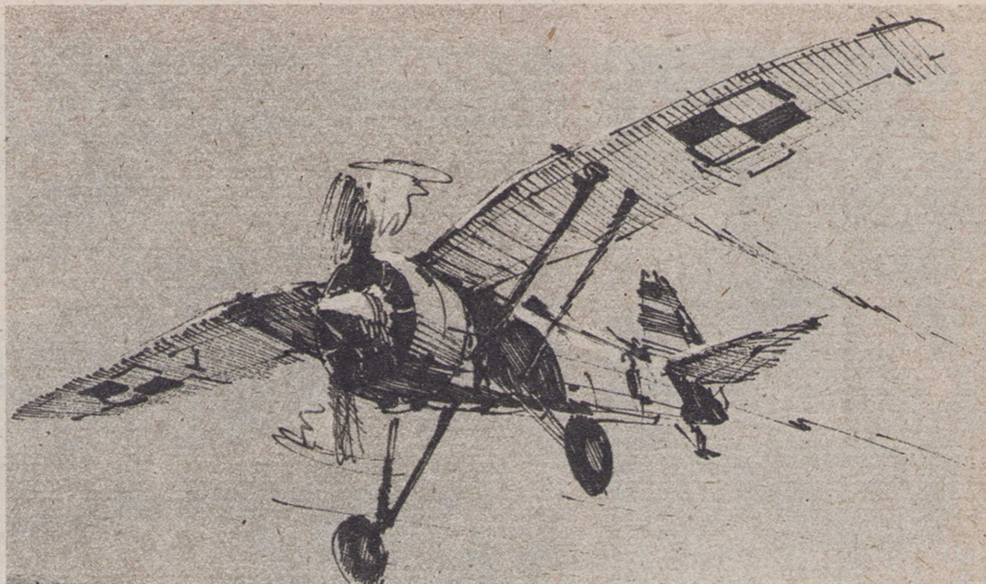
Pchor. (ppor.) Miksa napotkał liczne radzieckie oddziały pancerne i kawaleryjskie posuwające się w kierunku zachodnim. Czterokrotnie zniżał się nad napotkanymi jednostkami kawalerii, płosząc konie. Miksa był nieskutecznie ostrzeliwany z poczwórnych, sprzężonych karabinów maszynowych zamontowanych w taczankach. Próbował bezskutecznie nawiązać łączność z maszerującym oddziałem KOP, aby przekazać wyniki rozpoznania. Po powrocie złożył dokładny meldunek dowódcy Brygady Pościgowej płk. Stefanowi Pawlikowskiemu (patrz: Witold Urbanowicz „Początek jutra", Kraków 1966, str. 112—115, a także Karol Liszewski „Wojna polsko-sowiecka", Londyn 1986, str. 175). Pchor. (ppor.) Władysław Gnyś ze 121 eskadry myśliwskiej (włączonej do Brygady Pościgowej) wykonał lot rozpoznawczy na korzyść ciach terenu dogodnego do lądowania, opuściła Czaplę na spadochronach.

Dużą aktywność wykazały eskadry obserwacyjne 6 pułku: 63 i 66. Około 10:00 załoga kpt. obs. Jerzy Wolf (dowódca plutonu II 63 eskadry) i por. pil. Marian Ostoja-Sumorok rozpoznawała pas nadgraniczny. Podobne zadanie otrzymała załoga ppor. obs. Romana Chmiela. Obie załogi dostarczyły aktualne rozkazy do jednostek lotniczych, stacjonujących na trasie lotu. O 13:00 ponowny lot wykonała załoga kpt. Wolfa — niestety, nie doręczono rozkazów do jednostki lotniczej koło Buczacza (Petlikowice Stare?).

Po południu załoga por. obs. Antoni Barański i kpr. pil. Stanisław Ladkowski wyleciała z rozkazami do Pińska. Nad Obertynem Czapla została uszkodzona przez ogień radzieckich jednostek naziemnych. Samolot lądował przymusowo. Załoga nie mogąc ponownie uruchomić silnika, spaliła uszkodzony samolot i powróciła na lotnisko Stasin. Z tego samego lotniska loty rozpoznawcze wykonywała 66 eskadra obserwacyjna.

pchor. pil. Kazimierza Leskiego. Ranny lotnik polski, dzięki pomocy ludności wsi Jagielnica koło Czortkowa, zdołał uniknąć niewoli i przetransportowany został do Lwowa (patrz: Kazimierz Leski „Życie niewłaściwie urozmaicone", Warszawa 1989, str. 66). Innym epizodem walk w dniu 17 września było zestrzelenie dwóch bombowców SB-2 koło wsi Bohorodyszcze. Według niepublikowanej relacji Waleriana Trzcińskiego kilka bombowców SB-2 lecąc nisko nad linią kolejową Lwów — granica rumuńska, obrzucało bombami tory i urządzenia kolejowe. Nagle nadleciał samolot polski P.11 i zestrzelił dwa SB, a trzeci samolot uszkodził. Część lotników radzieckich dostała się do niewoli, pozostali polegli.

Inaczej epizod ten opisany jest przez Karola Liszewskiego (op. cit. str. 137—138). O 12:20 do Naczelnego Dowództwa w Kołomyi napłynął za pośrednictwem Dowództwa Okręgu Korpusu w Stanisławowie (obecnie Iwano-Frankowsk) meldunek od ppłk. Władysława (?) Tworzydło z 24 dywizji piechoty o zestrzeleniu w rejonie Nadwórnej 6 samolotów radzieckich. Według publikowanej relacji Stanisława Pelca (patrz: Karol Liszewski op. cit. str. 137—138), wydarzenia wyglądały inaczej. Podczas bombardowania składów wojskowych i stacji Tarnawica Leśna (7 km na południe od Nadwórnej) nadleciał polski samolot wojskowy (PZL P.11?) i zestrzelił dwa z trzech atakujących samolotów. Trzeci samolot odleciał w kierunku Stanisławowa. Dwóch rannych lotników radzieckich przewieziono do szpitala w Nadwórnej.



Rysował: GRZEGORZ NIEWCZAS

pułku KOP „Czortków" (dowódca ppłk Marceli Kotarba). Ppor. Tadeusz Koc ze 161 eskadry myśliwskiej zestrzelił o 10:00 nad wsią Delatyń, powiat Nadwórna, woj. stanisławowskie, radziecki samolot typu Polikarpow R-5.

Loty rozpoznawcze wykonały nie tylko jednostki myśliwskie, ale także eskadry obserwacyjne i rozpoznawcze.

Z lotniska Użyniec na Wołyniu wystartował samolot z 24 Eskadry Rozpoznawczej (załoga: ppor. obs. Feliks Sobieralski i pchor. pil. Ginter Ranoszek) w celu odnalezienia kwatery Naczelnego Wodza. Samolot został zestrzelony przez wojska radzieckie koło Horodenki. Pchor. Ranoszek znajduje się na liście jeńców obozu w Starobielsku.

Karaś (załoga: por. rez. obs. Roman Miarczyński, por. pil. Tadeusz Nowierski i kpr. strz. sam. rtg. Augustyn Myrcik) rozpoznawała na korzyść dowódcy obrony miasta Łucka gen. bryg. Piotra Skuratowicza drogi Równe-Korzec i Równe-Ostróg. 17 września około 18:00 załoga z 53 eskadry obserwacyjnej — kpt. obs. Stanisław Sawczyński (dowódca I/53 plutonu) i pchor. pil. Wincenty Fajks — dostarczyła rozkazy do Dubna. Załoga nie mogąc znaleźć w zapadających ciemnoś-

17 września rozpoczął loty bojowe w rejonie Łucka I pluton, zorganizowany z eskadry ćwiczebnej obserwatorów SPL w Dęblinie (dowódca por. obs. Zbigniew Osuchowski).

Na północnym odcinku frontu działania lotnictwa polskiego nie były tak intensywne jak na południu. Spowodowane to było brakiem samolotów z jednostek bojowych. 17 września rano grupa samolotów szkolnych i rozpoznawczych z 5 pułku lotniczego została wysłana z lotniska w Porubanku koło Wilna, w celu rozpoznania kierunku i szybkości posuwania się wojsk radzieckich. Podczas lotu polskie samoloty napotkały grupę radzieckich samolotów R-5 (R-Z?), lecącą w kierunku zachodnim. Samoloty radzieckie leciały przez dłuższą chwilę obok polskich maszyn, a radzieccy piloci i obserwatorzy porozumiewawczo machali rękami do lotników polskich. Następnego dnia wszystkie zdolne do lotu samoloty polskie zostały ewakuowane na Łotwę (patrz: Karol Liszewski op. cit. str. 39).

17 września 1939 został zestrzelony przez oddziały radzieckie (prawdopodobnie przez poczwórne c.k. masz. zamontowane na ciężarówce) Lublin R-XIII F, pilotowany przez

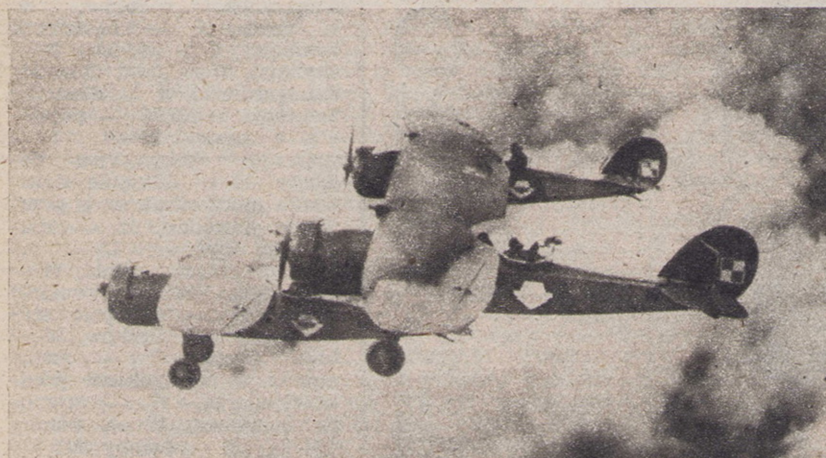
W 1940 S. Pelc spotkał się przypadkowo w obozie w Charkowie z pilotem polskim, który tak opisał walkę nad Tarnawicą: „Leciałem do Rumunii i dostrzegłem z daleka obce samoloty. Postanowiłem je zaatakować i po zwaleniu dwóch na ziemię, poleciałem dalej w zamierzonym kierunku, lecz z braku benzyny wylądowałem jeszcze przed granicą rumuńską na polskim terytorium i dostałem się do niewoli sowieckiej". Pilot dodał, że zestrzelone samoloty były typu SB-2. Podczas ewakuacji Brygady Bombowej polskie samoloty zostały zaskoczone na jednym z lądowisk przez czołgi radzieckie. Jeden Łoś został zniszczony, pozostałe samoloty zdołały szybko wystartować.

JANUSZ LEDWOCH

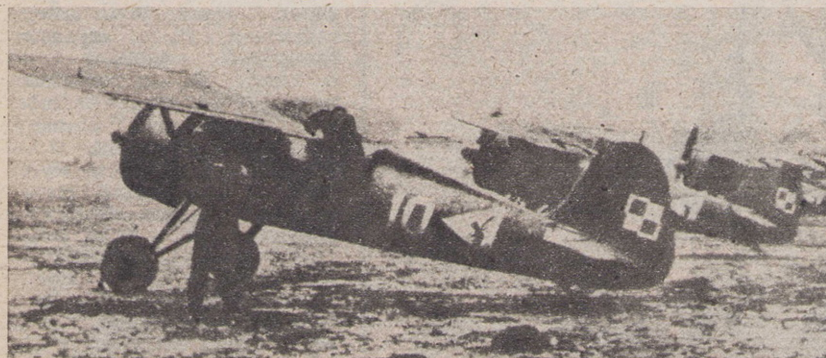
Lotniczy wrzesień 1939

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

Zestawienia, kalendarium i tabele na stronach 3, 6, 7 i 11 opracował JERZY PAWLAK



Samoloty obserwacyjne Lublin R-XIII z 43 eskadry towarzyszącej pułku toruńskiego (powyżej) i samoloty myśliwskie P.11a i c ze 113 eskadry myśliwskiej pułku warszawskiego (poniżej).





Ppor. pil. Stanisław Skalski



Ppor. pil. Hieronim Dudwał



Por. pil. Wojciech Januszewicz

POLSCY MYŚLIWCY MAJĄCY WIĘCEJ NIŻ 2 ZWYCIĘSTWA POWIETRZNE WE WRZEŚNIU 1939

Imię i nazwisko	Stopień	Jednostka	Liczba zestrzeleń
Stanisław Skalski	ppor.	142	6
Hieronim Dudwał	ppor.	113	4
Włodzimierz Gedymin	ppor.	131	3,5
Czesław Główczyński	ppor.	162	3,5
Mieczysław Mumler	mjr	III/3	3
Franciszek Jastrzębski	kpt.	132	3
Mirosław Leśniewski	kpt.	142	3
Wojciech Januszewicz	por.	111	3
Stefan Wapniarek	ppor.	132	3
Adam Kowalczyk	kpt.	IV/1	2,5
Lech Grzybowski	ppor.	131	2,5
Mirosław Nowak	ppor.	131	2,5
Kazimierz Mazur	kpr.	132	2,5



Pchor. pil. Edward Kramarski, 161 eskadra myśliwska (poległ 2 września 1939)



Por. obs. Zdzisław Gliszczyński, 34 eskadra rozpoznawcza



Ppor. pil. Wiktor Strzembosz, 112 eskadra myśliwska

ZWYCIĘSTWA POWIETRZNE OD 1 DO 17 WRZEŚNIA

Jednostka / Dzień	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Razem
Brygada Pościgowa	16	-	3	3	9	16	-	3	1	-	-	-	-	-	-	1	-	52
III/2 Dyw. M.	6	2	3	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	14
III/3 Dyw. M.	2	5	5	3	1	5	4	1	1	1	2	2	1	1	1	1	-	36
III/4 Dyw. M.	1	8	3	5	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
III/5 Dyw. M.	4	-	1	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	8
III/6 Dyw. M.	-	5	3	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	14
Zespół Ułęż	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	2
Ogółem	29	20	18	13	11	27	4	4	7	1	2	2	1	2	2	3	1	147

STRATY BOJOWYCH JEDNOSTEK LOTNICTWA POLSKI, NIEMIEC I ZSRR

a/ Personel latający

Państwo	Polegli	Ranni /szpital/
Polska	147	66
Niemcy	413	126
ZSRR	8	6 /liczby przybliżone/

b/ Samoloty bojowe

Państwo	Zniszczone	W tym myśliwskie	W tym bombowe	W tym rozpoznawcze dal.	W tym rozpoznawcze blisk.	Uszkodzone
Polska	362	118	109	50	85	63
Niemcy[6]	147/285/	23	77	28	19	279
ZSRR	3	-	2	1	-	4

6/ Podana w nawiasie liczba 285 dotyczy zniszczonych ogółem przez lotnictwo i artylerię przeciwlotniczą oraz załogi bombowe i rozpoznawcze.

Charakterystyka strat polskich

Stan wyjściowy: 394 samoloty bojowe oraz uzupełnienia /69/ 463.

- Samoloty zniszczone w bezpośrednich walkach oraz od ognia nieprzyjacielskiej OPL - 257
- Zniszczone na ziemi przez Luftwaffe - 25
- Rozbite przy lądowaniu, po uszkodzeniach w walce lub zranieniu pilota - 18
- Zestrzelone przez własną OPL i oddziały własne - 40
- Rozbite na skutek błędu pilotażu czy niewłaściwych lotnisk lub zniszczonych celowo podczas ewakuacji - 22

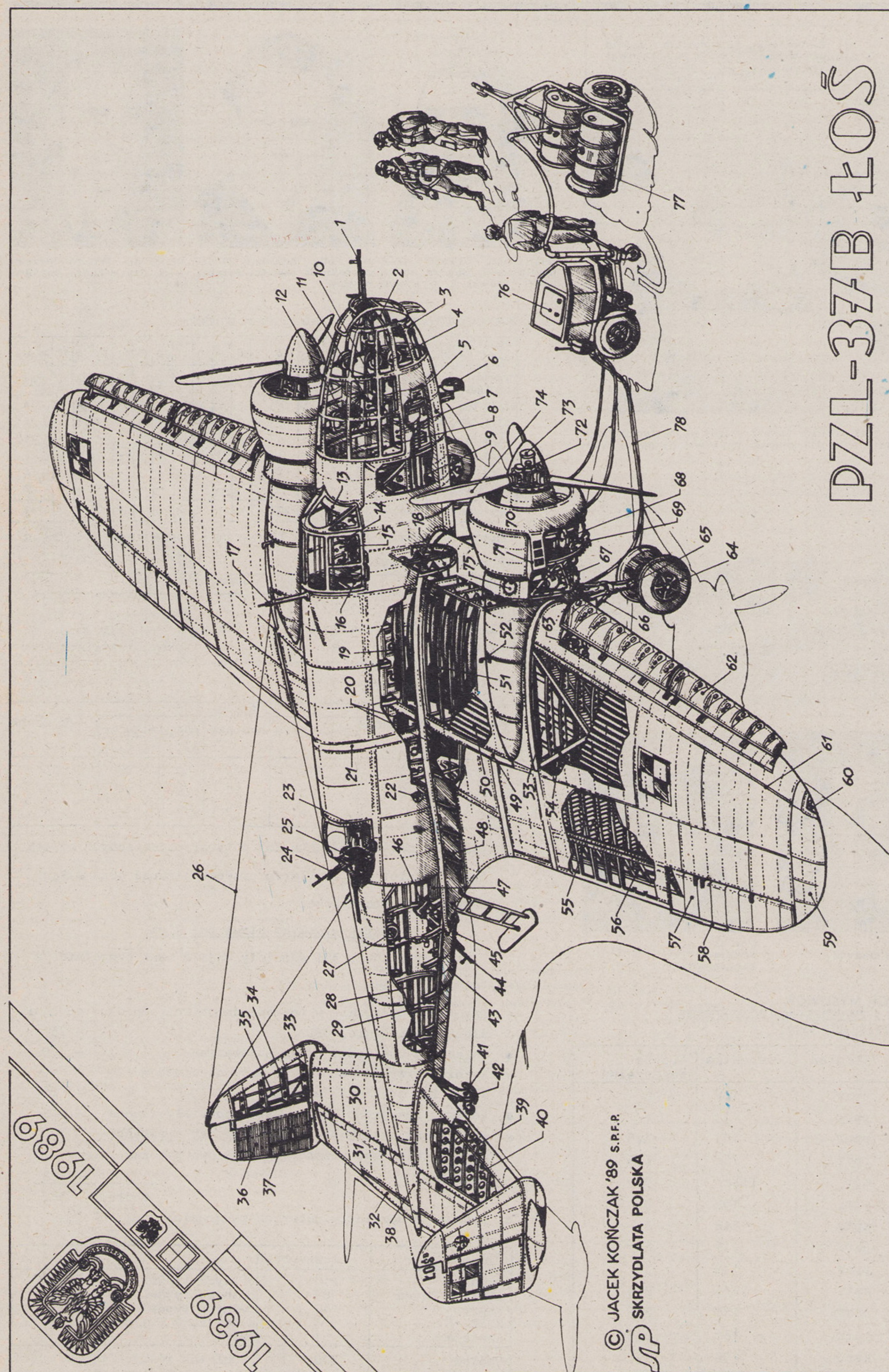
Ogółem 362

c/ Ewakuacja samolotów polskich za granicę

Państwo	Liczba/ok./	
Rumunia	210	różnych typów
Litwa i Łotwa	83	różnych typów
Węgry	10	różnych typów
ZSRR	4	2 Łosie, 1 P.11c, 1 R-XIII
Szwecja	1	RWD-13
Ogółem	308	samolotów różnych typów

NASZA OKŁADKA:

POLSKI SAMOLOT BOMBOWY PZL-37B ŁOŚ



OZNACZENIA:

1 — k. masz. wz. 37 kal. 7,7 mm, 2 — pałąk podstawy k. masz., 3 — celownik bombardierski, 4 — zapasowy magazynek nabojów do k. masz., 5 — nastawnik bombowy, 6 — reflektor (wychylony), 7 — fotel dowódcy (bombardiera), 8 — dźwignie zrzutowe bomb, 9 — pojemnik z akumulatorem, 10 — przyrządy nawigacyjne dowódcy, 11 — dźwignie sterowania mocą silników w przedziale dowódcy, 12 — spadochron dowódcy, 13 — tablica przyrządów pilota, 14 — sterownica ręczna (wolant) pilota, 15 — dźwignie sterowania mocą silników, 16 — fotel pilota, 17 — maszt anteny z nadajnikiem prędkościomierza, 18 — komora bombowa, 19 — bomby 110 kg, 20 — bomby 300 kg, 21 — wręga nośna, 22 — apteczka, 23 — górne stanowisko strzeleckie, 24 — k. masz. wz. 37 kal. 7,7 mm, 25 — podstawa k. masz., 26 — antena radiostacji, 27 — zapasowy magazynek nabojów do k. masz., 28 — podłużnica nośna, 29 — wręga kadłuba, 30 — statecznik poziomy, 31 — ster wysokości, 32 — klapka trymera steru wysokości, 33 — statecznik pionowy, 34 — żebro statecznika pionowego, 35 — linka sterowania sterem kierunku, 36 — ster kierunku, 37 — klapka trymera steru kierunku, 38 — owiewka tylnej części kadłuba, 39 — przedni dźwigar statecznika poziomego, 40 — żebro statecznika poziomego, 41 — płoza ogonowa, 42 — amortyzator płozy ogonowej, 43 — osłona dolnego stanowiska strzeleckiego, 44 — k. masz. wz. 37 kal. 7,7 mm, 45 — zasłona otworu stanowiska strzeleckiego, 46 — korbka zasłony otworu, 47 — podłoga, 48 — chodnik z powierzchnią przeciwpoślizgową, 49 — tylny dźwigar skrzydła, 50 — blacha kesonu skrzydła, 51 — komory bombowe w skrzydłach, 52 — wskaźnik położenia podwozia, 53 — skrzydłowy zbiornik paliwa, 54 — dźwigar pomocniczy, 55 — żebra tylnej części skrzydła (blacha falista), 56 — klapa skrzydła, 57 — lotka, 58 — klapka odciążająca lotki (nastawiana na ziemi), 59 — owiewka skrzydła, 60 — światło pozycyjne, 61 — przedni dźwigar skrzydła, 62 — slot (wysunięty), 63 — mechanizm wysuwania slotu, 64 — koło podwozia, 65 — goleń podwozia, 66 — wciągnik podwozia, 67 — rama silnika, 68 — silnik PZL-Bristol Pegasus XX, 69 — gaźnik, 70 — kolektor spalin, 71 — rura wydechowa, 72 — wał silnika, 73 — piasta śmigła, 74 — śmigło PZL-Hamilton, 75 — wlew oleju, 76 — polowy dystrybutor paliwowy (ciśnieniowy), 77 — beczka z paliwem, 78 — ciśnieniowy przewód paliwa.

(BJW)

MESSERSCHMITT BF 109 D\E

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

W działaniach lotnictwa niemieckiego przez cały czas trwania II wojny światowej wykorzystywane były samoloty myśliwskie konstrukcji Willego Messerschmitta, o znaczeniu ogólnym typu Bf 109 (skrót Bf pochodził od nazwy wytwórni Bayerische Flugzeugwerke, zmienionej na Messerschmitt AG), zachowanym do końca produkcji i uzupełnianym oznaczeniem kolejnego wariantu. Samolot należał do najliczniej produkowanych i używanych bojowo po radzieckim szturmowcu Ił-2. Wyprodukowano łącznie 35 000 egz. We wrześniu 1939 w działaniach przeciwko Polsce wzięły udział głównie trzy wersje samolotu o oznaczeniach Bf 109D, Bf 109 E-1 i Bf 109 E-3. Wersje wcześniejsze Bf 109 B i C używane były zasadniczo w szkolnictwie.

Samolot Bf powstał w 1934 w wyniku zamówienia złożonego przez Ministerstwo Lotnictwa w czterech zakładach produkcyjnych: Arado, Heinkel, Focke-Wulf i Bayerische Flugzeugwerke.

W. Messerschmitt wykorzystał swoje doświadczenie z budowy samolotu sportowego Bf 108 do konstrukcji samolotu myśliwskiego. Nie była to — jak mylnie podają niektóre publikacje — wersja rozwojowa Bf 108. Konstruktor zastosował konstrukcję całkowicie metalową, z powierzchniami sterowymi krytymi płótnem, w układzie wolnonośnego dolnopłata z wciąganym podwoziem i zakrytą kabiną pilota — nowość w konstrukcji samolotu myśliwskiego w Niemczech (i nie tylko). Aby zmniejszyć opory aerodynamiczne, zaprojektowano kadłub o przekroju poprzecznym niewiele większym od przekroju silnika.

TABLICA BARWNA

1 — Bf 109 D pilotowany przez mjr. Hannesa Gentzena, Kommodora I/ZG 2 w czasie działań nad Polską we wrześniu 1939. Gentzen twierdził, że uzyskał 7 zwycięstw powietrznych, co nie zostało potwierdzone nawet przez dowództwo Luftwaffe. Samolot w standardowym malowaniu, złożonym z dwubarwnego malowania na powierzchniach górnych i bocznych — ostro łamanych pól w barwach zielony/czarnozielony. Powierzchnie dolne w barwie jasnoniebieskiej. Na kadłubie oznaczenie funkcyjne Kommodora Grupy oraz godła jednostki.

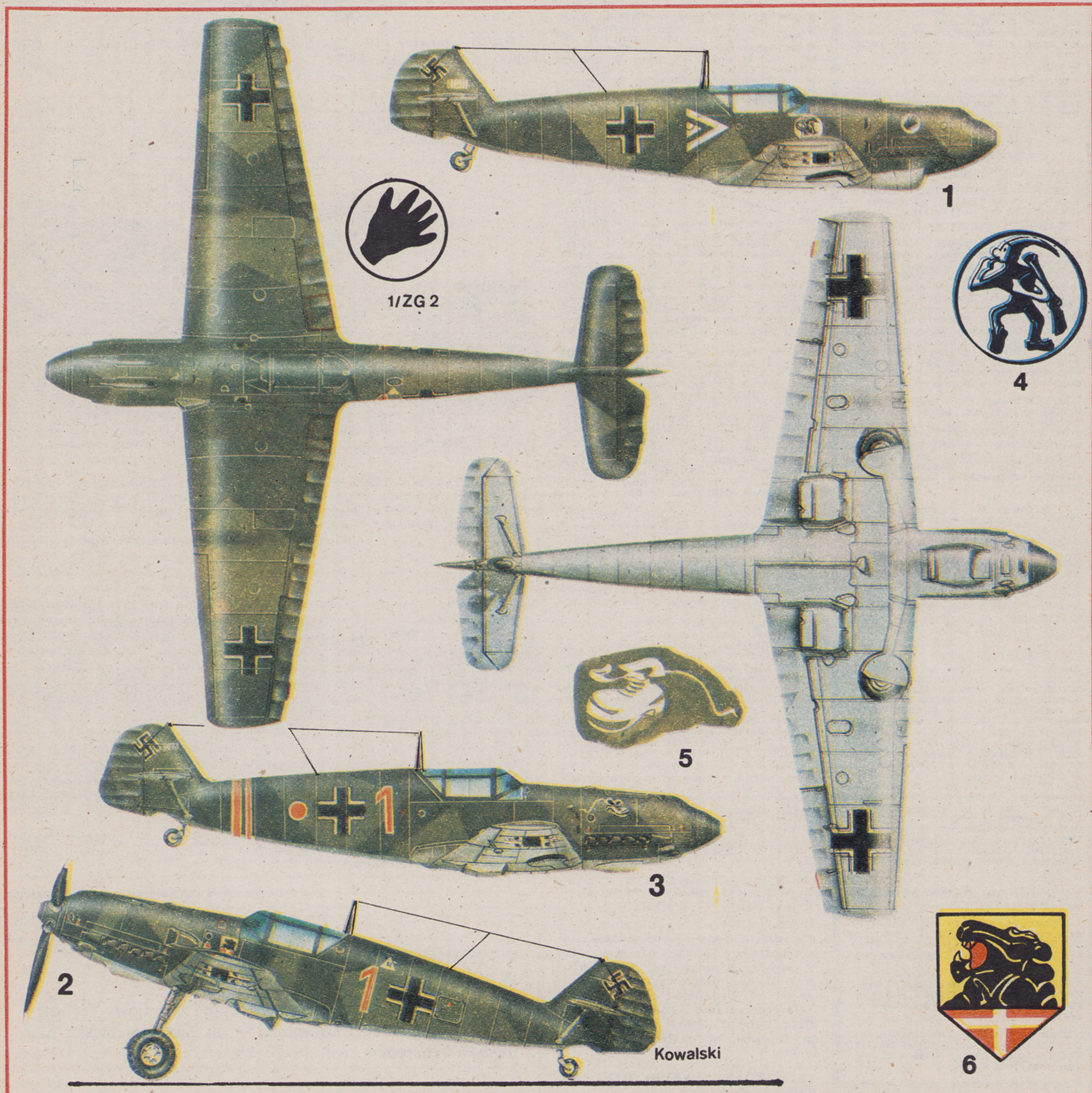
2 — Bf 109 E-1 należący do I/JG 21, który został zestrzelony przez polską obronę przeciwlotniczą. Malowanie standardowe.

3 — Bf 109 E-1 należący do I/JG 26, 2 Staffel, dowodzonej przez hptm. Hannesa Trautloffa (późniejszego asa). Malowanie standardowe.

4 — Godło I/ZG 2.

5 — Godło I/JG 21.

6 — Godło I/JG 26.



Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny: JERZY R. KONIECZNY, zastępcy redaktora naczelnego: HENRYK KUCHARSKI, TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: WALDEMAR CZERNISZEWSKI, zastępca sekretarza redakcji: PIOTR GÓRSKI; redaktorzy: WOJCIECH J. GAWRYCH, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA, redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GZYŁO; sekretariat redakcji: WANDA SZAWARSKA.

Stali współpracownicy: Bolesław Gaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.



CENA PRENUMERATY: w kraju — kwartalnie — 3250 zł, półrocznie — 6500 zł, rocznie — 13 000 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa. Konto PKO BP XV O/M Warszawa nr 1658-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA. Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 400 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 1200 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 600 000 zł; na 3/4 strony — 460 000 zł; na 1/2 strony — 300 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1989-08-25. Zam. 910. A-31.

PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37606X.

KLUB ISKRA

Za skutki wynikłe z ogłoszeń w Klubie Iskra redakcja nie odpowiada.

*

Jurij Michaiłowicz Arszawski — pr. Wiernadskogo d. 75 kw. 90, 117415 g. Moskwa; K. W. Skoropisow — pr. 50 let WŁKSM d. 51 G, kw. 85, 310120 g. Charkow 120 — obaj ZSRR — pragną nawiązać korespondencję na temat modeli plastykowych.

Ing. Andreas Fridrich — Schlossbergring 7B, 6403 Neuhaus Schierschnitz, NRD — interesuje się historią lotnictwa polskiego. Poszukuje materiałów i literatury z tego zakresu. W tym celu chciałby nawiązać korespondencję z kolegami z Polski. Język obcy — angielski.

Robert Holejsovsky — Zalesna IV-2910, 76001 Gottwaldov, CSRS — chciałby wymieniać modele KP, OEZ i Směr na modele innych firm.

Ulf Kern — Limbacherstr. 281, 9092 Karl-Marx-Stadt, NRD — pragnie nawiązać korespondencję z polskimi pilotami lotniowymi z rejonu Karkonoszy.

Tomasz Gajda — ul. Kamieniec 30, 43-430 Skoczów — poszukuje TBiU z samolotami II wojny śwatowej. W zamian oferuje książki „Samoloty bojowe świata", „Samoloty myśliwskie II wojny światowej", „Samoloty '85", tomik 31 Biblioteczki Skrzydlatej Polski, inne TBiU.

Stefan Widelec — Muły 29, 34-762 Dąbrowa, woj. elbląskie — poszukuje planów modelarskich, m.in. samolotów PZL P.11c, PZL P.24 i Zero.

Andrzej Fil — ul. E. Orzeszkowej 15/64, 22-400 Zamość — poszukuje modeli samolotów Corsair, Curtiss H-75, D-510, I-153, Hurricane, Avia CS-92 firmy Směr oraz planów samolotów P-61, F-82F/G, Barracuda, Vengeance, Me 262, Whitley, Wellington, P-39, Canberra, Meteor, Jaguar, Mirage III, Sea Venom, Vampire. W zamian oferuje modele firm: Novo (Lighting, Hunter, Mirage, Sea Hawk, FD-2, F8F-1, Jaguar, P-61, Spitfire IX, P-38, Bristol 138, Beaufighter), KP (MiG-19 i 21, Po-2), vacuformy (P-24F/G, P-40M) oraz polskie zestawy kalkomanii na modele P-61, P-47D-20, P-38J, a także firmy Matchbox na Gladiatora i Buffalo.

Jacek Mikita — ul. Szkolna 2/7, 98-235 Błaszczki — poszukuje modeli samolotów z okresu II wojny światowej i nowoczesnych. W zamian oferuje TBiU oraz modele: I-16 (Revell), Coudron C.714, Harrier GR.3, Bf 109, P-51, Jak-15, Jaguar, Lynx, F4U-1 Corsair, An-4, RWD-8, Bloch MB-152, Aero MB-200, P-50 Jastrząb, oraz farby Modelak, egzemplarze „Skrzydlatej Polski" i ŻP.

Robert Knapik — ul. Miczurina 56a/13, 41-909 Bytom — poszukuje następujących numerów „Skrzydlatej Polski": 40/1987 1, 31, 42, 45, 46/1986, 43, 51/1984, 3—7, 9—13, 16, 17/1983 oraz roczników do 1982 włącznie. W zamian oferuje książki modelarskie, tomik 44 Biblioteczki Skrzydlatej Polski, TBiU 102, 127, 128, niektóre numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1949—1987, zeszyt „Samoloty II wojny światowej" nr 1, PM, MM, modele Novo i KP, książki McLeana.

Ryszard Łudzikowski — Al. Wolności 16a/5, 67-200 Głogów — interesuje się historią lotnictwa II wojny światowej. Zainteresowany jest wymianą modeli samolotów z tego okresu.

Józef Skałecki — ul. Szwoleżerów 11/36, 20-555 Lublin — zainteresowany jest wymianą zdjęć (elementy i detale samolotów niemieckich japońskich i amerykańskich z okresu II wojny światowej) przydatnych do budowy plastykowych modeli redukcyjnych.

Paweł Chudaś — ul. Bałuckiego 18 m. 1, 93-204 Łódź — poszukuje katalogu firmy ESCI. W zamian oferuje model samolotu F-16B (1:72) tej samej firmy.

Rafał Kot — ul. Pozytywistów 2/76, 20-639 Lublin — poszukuje farb Revell nry 362, 381, 302, 8, 16, 75. W zamian oferuje model Jaka-3 (1:72, Směr), TBiU, książki lotnicze i przygodowe, prospekty, MM, ŻP.

OGŁOSZENIA DROBNE

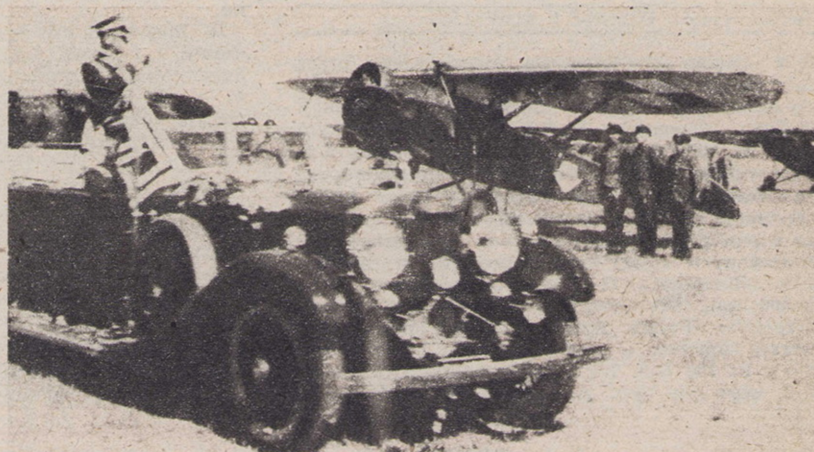
Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników, samolotów, wiatrakowców. **Wrocław 11, skrytka 105.**

(Ogł. nr 2)

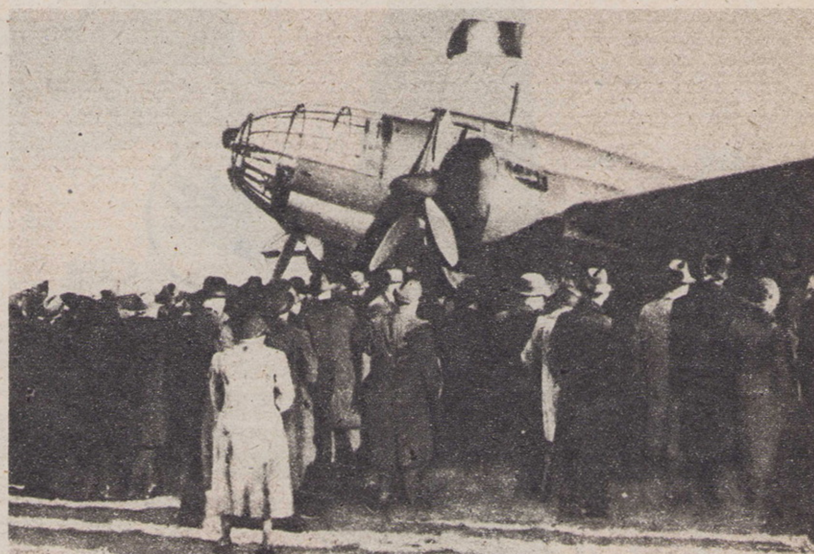
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności uprzejmie informują, że w swoim ośrodku w Warszawie, przy ul. Kazimierzowskiej 52 (wejście od ul. Madalińskiego), mają zaległe egzemplarze tygodnika „Skrzydlata Polska", które można nabyć na miejscu, w godzinach 11:00—18.00.

SPRZEDAŻY WYSYŁKOWEJ NIE PROWADZI SIĘ

Z LOTNICZEGO ALBUMU



TORUŃ, czerwiec 1938. Marszałek Edward Rydz-Śmigły w czasie przeglądu eskadr obserwacyjnych 4 Pułku Lotniczego.



OKĘCIE, 8 grudnia 1938. Przekazanie 1 Pułkowi Lotniczemu w Warszawie polskiego samolotu bombowego PZL-37 Łoś, ufundowanego przez pracowników PKO, Banku Gospodarstwa Krajowego, Banku Polskiego i Polskiego Banku Rolnego.

Zdjęcia ze zbiorów Tadeusza Malinowskiego



BYDGOSZCZ, 3 maja 1935. Raport poranny w Szkole Podoficerów Pilotów. W środku — samolot obserwacyjny (towarzyszący) Lublin R-XIII. Z lewej — samolot rozpoznawczy Potez XXV.

Zdjęcie ze zbiorów Mieczysława Galickiego

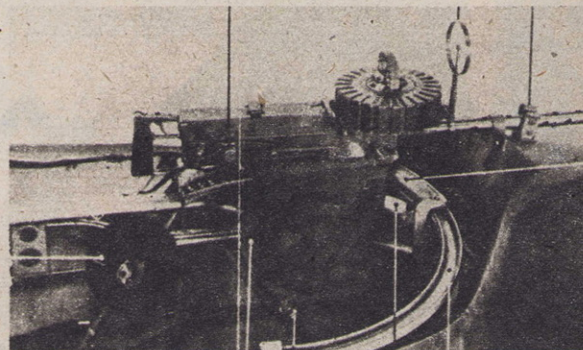
LWS CZAPLA

W Klubie 1:72 publikujemy pierwszy arkusz planów polskiego samolotu obserwacyjnego LWS (RWD-14) Czapla.

Samolot został zaprojektowany na przełomie lat 1934/35 w zespole RWD jako następca samolotów Lublin R-XIII. Kłopoty z prototypami spowodowały opóźnienie dostaw do jednostek, gdzie znalazły się ostatecznie na początku 1939. Budowę serii 65 nt rozpoczęto w połowie 1938 w Lubelskiej Wytwórni Samolotów, skąd początkowo wypuszczano 8 maszyn miesięcznie. W końcowym etapie tempo produkcyjne zwiększono do jednego samolotu na dobę. Całe zamówienie zrealizowano do 28 lutego 1939.

Od marca 1939 — wobec narastającego zagrożenia ze strony niemieckiej — obowiązywał w Wojsku Polskim zakaz fotografowania sprzętu wojskowego. W dokumentacji znajdującej się w obiegu zachowały się zdjęcia pierwszych trzech prototypów oraz cztery zdjęcia czwartego stanowiące wzorzec dla produkcji seryjnej, oraz zdjęcia z zachowanej instrukcji obsługi. Materiały te posłużyły inż. W. Jeleniowi do opracowania w „Planach Modelarskich" szczegółowej dokumentacji modelarskiej. Analiza zdjęć, jakie ostatnio wzbogaciły zbiory mgr inż. A. Glassa (szczególnie zdjęcia spalonego w 1939 płatowca oraz samolotu w barwach rumuńskich) pozwoliła na uaktualnienie szczegółów oblachowania przedniej części kadłuba, zwłaszcza lewej strony, oraz zmianę kolektora spalin.

Rysunek: KAMIL NOWICKI



Na zdjęciu: tylne stanowisko strzeleckie (reprodukcja z instrukcji obsługi).

KLUB 1:72

A–A B–B C–C D–D E–E

0 1 2 4m

Opracował K. Nowicki



1939 1989



1939 1989



PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP 36

SKRZYDLATA POLSKA

● (1971) ● 1989-09-03 CENA 250 zł

NUMER SPECJALNY Z OKAZJI 50 ROCZNICY WOJNY OBRONNEJ 1939

PZL-37B ŁOŚ